11e Année ø N° 536 — 50 Centimes — 26 Décembre 1908 ø Tous les Samedis

LA VIE AU GRAND AIR

DANS CE NUMERO :

LE CHAMPIONNAT DE FRANCE DE LUTTE AMATEURS

Organisé par la *VIE AU GRAND AIR*

LE HOCKEY SUR LA GLACE

Une charge en force.

(*Voir pages 462 et 463*)

Publications Pierre LAFITTE & Cie
JE SAIS TOUT :: FERMES ET CHATEAUX :: FEMINA
MUSICA :: LA VIE AU GRAND AIR :: ÉDITIONS D'ART
90, aven. des Champs-Elysées, et 9, aven. de l'Opéra.

Abonnements :
Paris et départements . . . . . 24 *francs*
Etranger . . . . . 28 *francs*
Changement d'adresse : 0 fr. 75

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

ED. PINAUD

18, PLACE VENDÔME
PARIS

PARFUM
ULTRA
PERSISTANT

Flirt

SYSTEME ANGLAIS
DE CULTURE PHYSIQUE

Mon système est différent de tous les autres. Je vous entraîne individuellement par correspondance, et vous garantis la Santé et la Force. Des médailles de prix seront distribuées à mes élèves. Broch. explic. envoyée franco. Ecrire: professeur J. RUMSBY 41, rue Claude-Bernard, Paris

La Semaine Comique

LES PROGRÈS DE LA MÉCANIQUE ET DE LA TRACTION.

Les gens fatigués se faisant faire un petit tapis-escalier roulant pour monter sur leur lit sans faire le moindre effort.

Orfèvrerie "CHRISTOFLE"

Une Seule et Unique Qualité

La Meilleure

Afin de l'obtenir

exigez

cette Marque et le Nom "CHRISTOFLE"

sur chaque pièce.

VOITURE DE PROMENADE

DUPONT

, Rue Hautefeuille, 10
PARIS (VIe)
Téléphone 818-67
Envoi Franco du Catalogue
AUCUNE SUCCURSALE

CACAO VAN HOUTEN

PRÉPARATION INSTANTANÉE

Echantillon gratuit pour deux déjeûners
Ecrire Cacao VAN HOUTEN. — Agence Générale E.
2, rue Sainte-Cécile, Paris

A. CLAVERIE

234, FAUBOURG
SAINT-MARTIN
PARIS

Nouveaux BAS ÉLASTIQUES
PERFECTIONNÉS
Les SEULS adoptés pour le Traitement rationnel des

VARICES

PHLÉBITES, ENFLURE
et FAIBLESSE des JAMBES
SUITES d'HYDARTROSE.
de FRACTURES, d'ENTORSES

Pression invariable — Soulagement immédiat.
MOLLETIÈRES et GENOUILLÈRES de SPORT
Lire la nouvelle "Notice sur les Varices" *adressée franco.*

CYCLES & MOTOCYCLES
de toutes Marques
APPAREILS PHOTOGRAPHIQUES
de toutes Marques
PAYABLES EN 12 ET 15 MOIS
à L'INTERMÉDIAIRE 17, R. MONSIGNY PARIS
(CATALOGUE FRANCO)

SUSPENSOIR MILLERET
élastique sans sous-cuisses, 2 fr. 50
pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CAVALIERS.
BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICES
LE GONIDEC, 13, Rue Etienne-Marcel, PARIS.

par Henriot.

— C'est dégoûtant... il y a cinq ans que je fais de la gymnastique suédoise... et je n'ai même pas pu me faire donner les palmes à l'occasion du passage du roi de Suède.

MERVEILLEUSE

Application du vide au maintien

BOUTEILLE

conserve
LA CHALEUR
SANS
FEU
pendant 24 à 48 heures

INDISPENSABLE
aux
VOYAGEURS
CHASSEURS
AUTOMOBILISTES
OFFICIERS
etc.

Pots à Viande
THERMOS

Prix à partir de
14 fr. 45
En Vente Partout

INVENTION

d'une température constante

THERMOS

conserve
LE FROID
SANS
GLACE
pendant plusieurs jours

INDISPENSABLE
pour
L'ALIMENTATION
DES JEUNES ENFANTS
LES MALADES
LES USAGES
DOMESTIQUES

Cafetières
THERMOS

Vente en Gros :
18, rue Grange-Batelière
PARIS

PRENEZ GARDE, Madame

Vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de THYROÏDINE BOUTY, et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expedié franco par le LABORATOIRE 1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de 10f.
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN
— Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty.*

MAISON DE CONFIANCE. (9me année).
ÉTUDIANT ET TRAITANT LES AFFAIRES
PRETS *le jour même sur toutes GARANTIES* s. Successions ouvies, Nues-Prop., Usuf., Titres incessibles, Alimentaires, Biens indivis, Hypothèques.
Aucun frais d'avance ni pour renseignement ni pour voyage ou expertise. DENY, 5, Cité Bergère, Paris.

PARFUM
VIVITZ
L.T. PIVER
PARIS
Essence. Savon. Poudre de Riz
Lotion, Sachets
ETC.

NOUVEAU BANDAGE
Accepté à la Société de Chirurgie de Paris.
Le *seul* recommandé par tous les médecins et chirurgiens. Cet appareil en forme d'arbalète est *invisible* sur le corps, supprime le ressort du *dos* et le *sous-cuisse*. Le malade peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de gêne. Par sa pression constante, il fait disparaître la hernie et mène à la guérison. Méfiez-vous des contrefaçons et n'achetez pas de bandage sans vous en faire *garantir la contention*. Envoi du catalogue. MEYRIGNAC, fabricant, **229**, Rue Saint-Honoré, Paris.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements — 24 fr.
Etranger — 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

26 Décembre 1908 — N° 536
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS — Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne — 2 fr.
La page — 600 fr.
Encartage — 750 fr.

LA *VILLE-DE-BORDEAUX* AU GRAND PALAIS

Le deuxième Salon qui vient d'ouvrir ses portes au Grand Palais sera le Salon des Poids lourds. Il sera aussi et surtout le Salon de l'Aéronautique. Tout Paris voudra contempler de près ces aéroplanes dont les exploits nous ont enthousiasmés, ces dirigeables dont nous avons entendu les puissants moteurs ronfler au-dessus de nos têtes. L'aéronat Ville-de-Bordeaux, *frère cadet du* Bayard-Clément, *flotte au milieu de l'immense nef. Il a été naturellement gonflé à l'air et est maintenu soulevé par une série de câbles qui se rattachent au sommet de la voûte. C'est la première fois que les Parisiens sont appelés à contempler de près un dirigeable.*

Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays.
Published on december 26 th 1908, Privilege of Copyright in the United States reserved under the Act approved march 3 rd 1905, by Pierre Lafitte et Cie.

L'INITIATION AUTOMOBILE [1]

par H. PETIT

III. — CE QU'IL Y A SUR LE CHASSIS

De quoi est fait ce qu'on nomme généralement un châssis ? Un peu de nomenclature... pas amusante, évidemment, mais indispensable

Nous avons vu, dans notre dernière chronique, ce qui constituait, en quelque sorte, le squelette d'une voiture : son châssis.

Nous nous proposons d'étudier aujourd'hui l'aspect extérieur de la voiture non carrossée, dans ce qu'on appelle dans le commerce un châssis.

Roues et ressorts En tant que voiture, elle va posséder des roues, qui sont fixées au châssis par l'intermédiaire de ressorts. Ces ressorts, que nous étudierons plus en détail dans la suite, diffèrent de ceux des voitures attelées, surtout à l'avant : ce sont des ressorts droits, c'est-à-dire composés d'une seule série de lames; à l'avant, ils sont tenus à une extrémité par une pièce rivée au châssis, dite main de ressort, et à l'autre bout, ils sont reliés par des jumelles aux menottes fixées sous le châssis.

La suspension de l'arrière est souvent un peu plus compliquée. Dans les voitures de luxe, les ressorts latéraux viennent s'articuler sur un ressort transversal, placé en arrière.

Les roues, au nombre de quatre, sont supportées par deux essieux en acier forgé et fixés au milieu des ressorts.

La direction Pour en finir avec la partie « voiture », un mot de la direction :

Les deux fusées de l'essieu avant, mobiles autour d'un axe vertical, sont rendues solidaires au moyen d'une barre d'accouplement, placée tantôt en avant, tantôt en arrière de l'essieu. Un système de biellettes établit une liaison entre la roue droite (pour les voitures où le conducteur est à droite) et le pilier de direction, surmonté de son volant.

Celui-ci est souvent orné d'un certain nombre de manettes, mode qui tend d'ailleurs à disparaître : les voitures actuelles ne comportent souvent plus de manette du tout, et en tous cas, jamais plus d'une, qui commande l'admission des gaz. Sur les voitures anciennes, il y a jusqu'à trois manettes : admission des gaz, réglage de la carburation, avance à l'allumage.

Enfin, certaines voitures (anciennes de Dion, Darracq de faible puissance) ont sous le volant le levier de changement de vitesses.

Le moteur Passons maintenant à la partie mécanique du châssis.

A l'avant, le moteur, formant bloc avec son carter. Son axe est parallèle à celui de la voiture. D'un côté, on remarque le carburateur, muni de ses gros tubes de cuivre, qui conduisent les gaz explosifs dans les cylindres. Le collecteur d'échappement, en fonte ou en fer, se reconnaît aisément à la couleur de métal chauffé qu'il doit à son tempérament incendiaire. Il conduit les gaz brûlés jusqu'au pot d'échappement, situé soit tout à fait à l'arrière du châssis, transversalement, soit le long ou au-dessous d'un longeron.

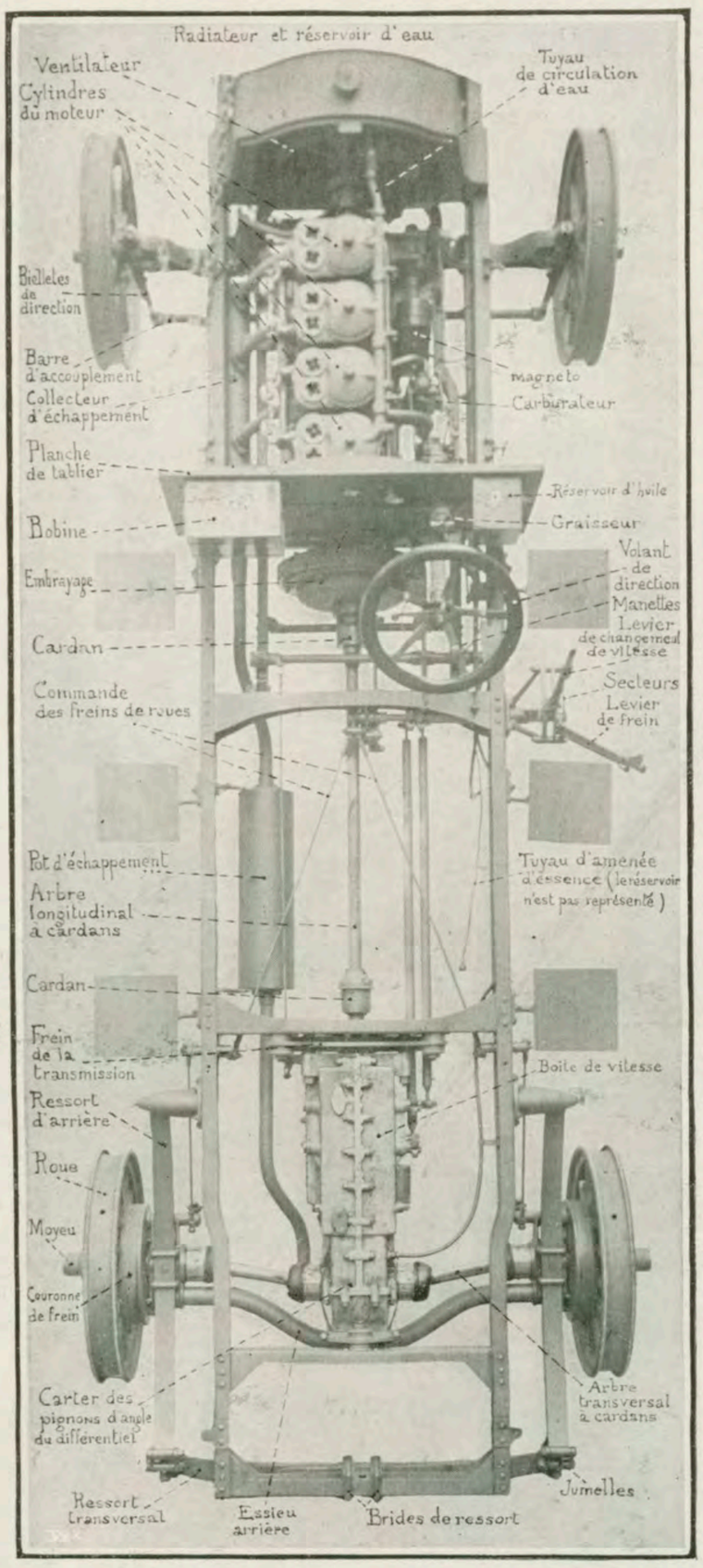
Le bloc moteur comporte très souvent une pompe de circulation d'eau. Enfin, tous les moteurs récents sont munis d'une magnéto qui repose sur le carter du vilebrequin. Le moteur est fixé au châssis (ou au faux châssis s'il y en a un) par trois ou quatre pattes venues de fonte avec le carter.

Le radiateur Placé tantôt en avant du châssis, sur la première traverse, tantôt en arrière du moteur, tantôt enfin (Charron, anciennes de Dion, Mors, Peugeot) sous la traverse d'avant, le radiateur change de forme et de place avec chaque fabricant : certaines voitures ont même le radiateur sur les côtés du capot (anciennes Renault). Il n'est pas d'organe qui se soit vu affecter tant de places diverses.

Actuellement, le radiateur est à peu près toujours entouré du réservoir d'eau. Dans les rares cas où il n'en est pas ainsi, celui-ci se place en avant de la planchette verticale du tablier. Enfin, le radiateur est souvent suivi de près par un ventilateur, commandé par une courroie.

Nous en avons fini avec tout ce qui est renfermé sous le capot.

Nous voilà donc avec un moteur : il s'agit de transformer le mouvement de rotation qu'il imprime à son arbre en un autre mouvement de rotation appliqué aux roues.



Chassis 4-cylindres vu en dessus.

La transmission du mouvement aux roues se fait par deux arbres transversaux articulés à la cardan. Ce mode de transmission, uniquement employé par la maison de Dion, vient de tomber dans le domaine public.

L'embrayage Du moteur, sort un arbre qui porte un volant. Ce volant renferme un organe destiné à rendre solidaires ou indépendants, d'une part, le moteur, d'autre part, le mécanisme de transmission qui va aux roues.

Très souvent, l'embrayage est constitué par un cône garni de cuir, qui s'enfonce dans le volant : on le distingue aisément. D'autres fois, et de plus en plus maintenant, l'embrayage est enfermé dans un carter hermétique placé au centre du volant. Bornons-nous, pour aujourd'hui, à signaler sa présence sans chercher à pénétrer son secret.

Le changement de vitesses L'arbre moteur sort donc de l'embrayage et se rend dans une boîte hermétiquement close, d'où il ressort ensuite. Qu'est cette boîte ? A quoi sert-elle ?

Chacun sait maintenant que le moteur à explosions ne donne toute sa puissance qu'à une vitesse suffisante : si cette vitesse diminue, la puissance diminue comme elle, et, si on n'intervient pas, le moteur ralentit de plus en plus et finit par s'arrêter : le moteur cale, suivant l'expression consacrée.

Le changement de vitesses a pour but de parer à cet inconvénient. Il permet, la vitesse de rotation de l'arbre qui entre étant à peu près constante, de donner à l'arbre qui sort une série de vitesses très différentes les unes des autres

Que le mécanisme qui réalise cela soit composé d'engrenages, de plateaux de friction, peu nous importe, pour le moment, puisque nous nous occupons seulement de la place des organes, et non de leur constitution.

L'arbre sortant de la boîte de vitesses attaque, par un pignon d'angle, un deuxième pignon qui actionne soit les pignons de chaînes (voitures à chaînes), soit directement l'essieu arrière (voiture à cardans).

Voitures à chaînes Une distinction s'impose, suivant que la transmission se fait de l'une ou l'autre manière. Dans les voitures à chaînes, l'arbre dont nous venons de parler n'est généralement pas apparent : le même carter renferme, en effet, changement de vitesses et différentiel.

Puisque je viens de prononcer le nom de cet organe mystérieux pour bien des chauffeurs, et redoutable chaque fois que l'on a besoin de s'occuper de lui, il est bon de justifier son rôle.

Supposons le grand pignon d'angle calé directement sur l'arbre des pignons de chaînes (ou sur l'essieu arrière). Les deux roues vont être invariablement liées l'une à l'autre, et, quoi qu'il arrive, leurs vitesses seront égales. Or, dans les parties courbes de la route, la roue extérieure doit tourner plus vite que l'autre, sous peine de patinage. Un mouvement relatif d'une roue par rapport à l'autre est donc nécessaire. Il est permis par le différentiel, que nous décrirons en son temps.

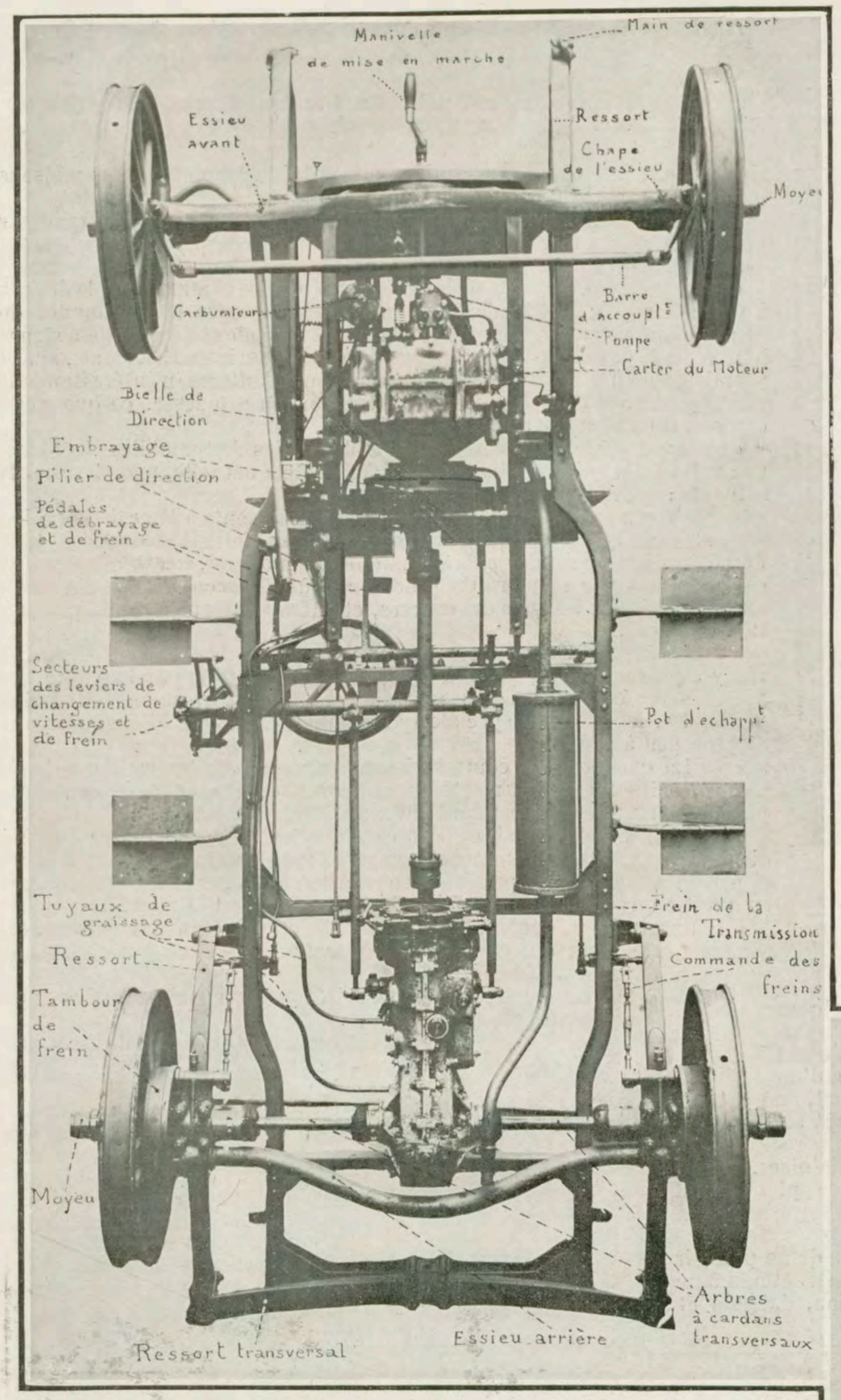
Cependant, il faut préciser un peu ce que c'est que le différentiel : beaucoup de chauffeurs disent, quand le malheur a voulu que cassent les pignons d'attaque : « J'ai fauché (c'est l'expression usuelle, à moins qu'on ne dise « fusillé », ou « loupé », ou... etc..., j'ai fauché mon différentiel », alors que le différentiel se porte comme vous et moi.

Si vous démontez une boîte de vitesses de voiture à chaînes, ou un « pont arrière » de voiture à cardan, vous voyez deux pignons d'angle, l'un fixé sur l'arbre longitudinal parallèle à l'axe du moteur, l'autre claveté sur une sorte de boîte plus ou moins sphérique située au milieu de l'arbre des pignons de chaîne. C'est là le pignon d'attaque et la couronne dentée de la boîte du différentiel. Le différentiel, lui, est enfermé dans la boîte : ne le démontez pas, cela vaut mieux : si vous ne savez pas ce qu'il y a dedans, patientez quelque peu, je vous le dirai bientôt.

Donc, pour en finir avec les voitures à chaînes, nous en sommes arrivés aux pignons de chaînes. Une chaîne, de part et d'autre, transmet aux roues l'effort du moteur. La distance de l'axe des roues arrière à l'axe des pignons de chaîne est maintenue fixe au moyen de deux tubes d'acier de longueur réglable, dits « tendeurs de chaîne ».

(1) Voir les nos 518 et 519.

Les noms cités dans ces articles le sont à titre de renseignements techniques et en dehors de toute publicité.



Châssis monocylindrique, vu en dessous.

Les dessous de la voiture sont ici parfaitement visibles.

Voitures à cardans Dans celles-ci, le système différentiel est porté par l'essieu arrière, de même que les pignons d'attaque. L'arbre qui va de la boîte de vitesses au carter du différentiel est dit « arbre à cardans ». S'il était rigide, il casserait au premier cahot des roues, une de ses extrémités étant liée au châssis par la boîte de vitesses, l'autre à l'essieu arrière. Il est donc articulé en deux points par des joints, dits joints à la cardan, ou joints de Oldham.

A ce propos, encore une expression impropre qui revient souvent dans la conversation : « J'ai démoli ma cardan ». Cela ne veut rien dire : il y a des joints « cardan » et un arbre à cardans.

Enfin, de même que tout à l'heure nous avions des tendeurs de chaîne, de même une jambe de force vient maintenir à distance constante l'essieu arrière et la boîte de vitesses. Dans certaines voitures cette jambe de force est simplement un tube qui entoure l'arbre à cardans, et qui est monté sur rotules à ses deux extrémités. D'autres constructeurs l'ont purement et simplement supprimée, la suspension arrière (ressorts à pincettes), assurant cette constance de distance.

Les freins Nous en aurons fini avec les organes du châssis quand nous aurons dit un mot des freins :

Ils sont toujours au nombre de deux : le premier, commandé par pédale, agit sur un tambour calé sur la transmission (arbre à cardans); l'autre, double, agit sur des tambours solidaires des roues arrière. Il est commandé par un levier placé à droite du conducteur.

Les réservoirs Le réservoir d'essence est d'humeur voyageuse. On le rencontre tantôt en arrière du châssis, entre les ressorts (réservoir sous pression), tantôt dissimulé sous le siège du conducteur, tantôt en évidence sur la planche de tablier, quelquefois, enfin, il se dissimule sous le capot.

Le réservoir d'huile, lui, est à cheval sur la planche du tablier, ou devant cette planche, laissant paraître ses graisseurs compte-gouttes. Il renferme souvent une pompe à huile.

Les appareils de manœuvre On agit sur sa voiture par :

1° Des leviers : levier du changement de vitesses et levier de frein, tous deux à droite du conducteur. On les distingue aisément l'un de l'autre : le secteur du levier de frein porte une denture à flans obliques, comme une crémaillère. Celui du levier des vitesses porte des encoches inégalement espacées, ou bien est constitué par des cloisons multiples (simple ou multiples baladeurs).

2° Des manettes, placées généralement sur le volant. Nous en avons déjà parlé et n'y reviendrons pas.

3° Des pédales, en général au nombre de trois, une petite et deux grandes.

La petite (tout à fait à droite), est destinée à agir sur l'admission des gaz, soit directement, soit par l'intermédiaire du régulateur (voitures anciennes surtout).

La grande pedale de droite commande en général le frein : cela est rationnel, puisque le pied droit n'aura jamais à freiner et à accélérer en même temps.

Enfin, la pédale de gauche agit sur l'embrayage. On débraie en poussant.

Voilà, très rapidement énumérés, tous les organes d'un châssis. Nous allons les étudier en détail, en commençant par le plus important, qui nous retiendra longtemps, le moteur.

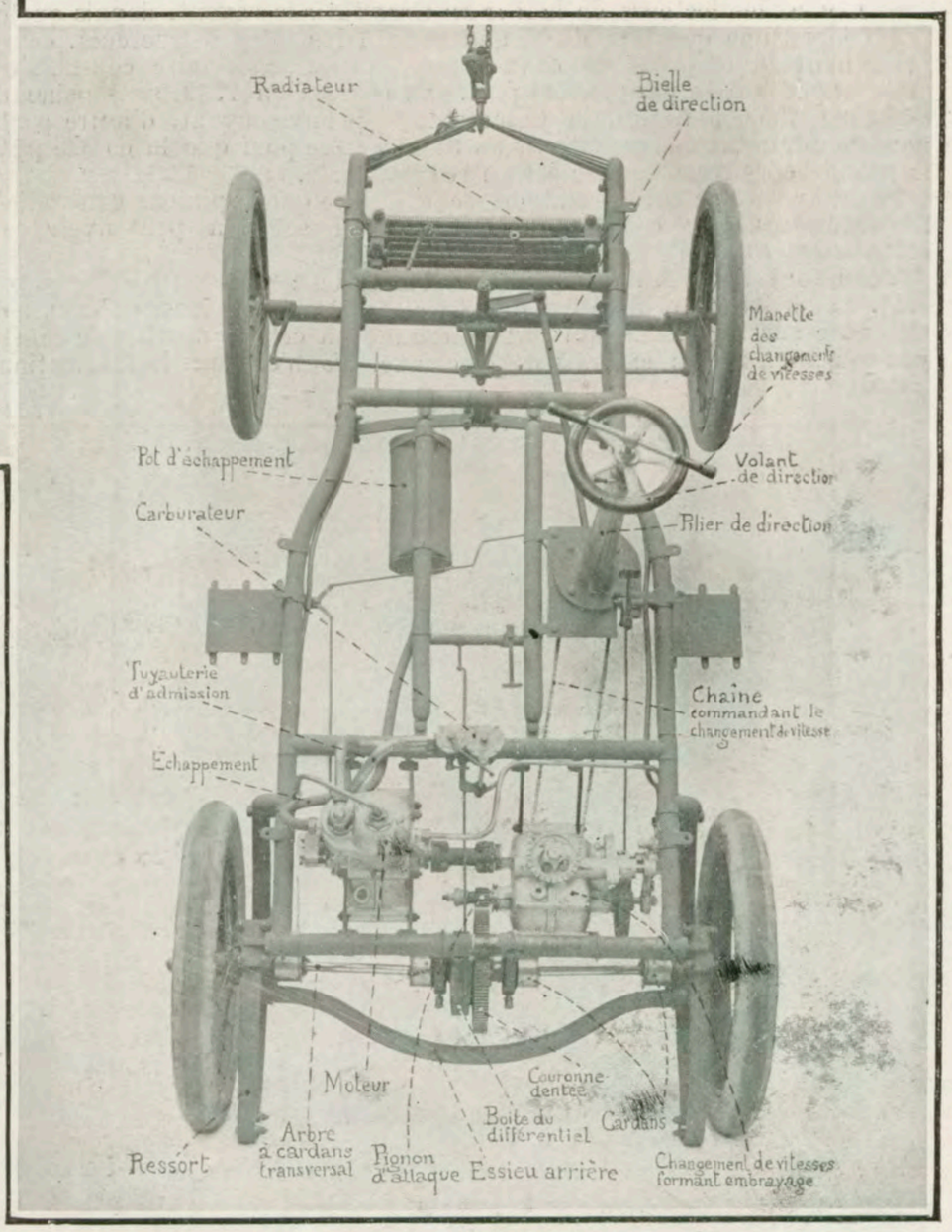
Quel que soit le système de châssis adopté, il importe de permettre le braquage des roues d'avant avec l'amplitude voulue. Cette amplitude dépend de la nature de la voiture à construire.

Pour les voitures de ville, cet angle doit être plus grand, de façon à permettre de virer dans des rues étroites ou encombrées. Dans ce cas, il est presque toujours nécessaire de rétrécir le châssis à l'avant de façon à atteindre 30 à 35°.

Au contraire, dans une voiture de vitesse, où la stabilité est la qualité la plus importante, on adopte le châssis droit et on élargit la voie suffisamment pour permettre un braquage convenable.

Enfin, le châssis doit être disposé de telle sorte que le centre de gravité soit le plus bas possible, tout en permettant une adaptation facile de la carrosserie. C'est pourquoi plusieurs constructeurs sont arrivés à relever les châssis à l'arrière, pour permettre le passage et l'oscillation de l'essieu des roues motrices, tout en abaissant le centre de gravité, par le rapprochement du sol des organes lourds tels que le différentiel et le changement de vitesse.

(A suivre.) H. Petit.



Une voiture comme on les faisait il y a dix ans.

Le moteur est à l'arrière, son axe parallèle à celui des roues. La boîte de vitesses à engrenages toujours en prise, renferme les embrayages. Le châssis de vitesses est commandé par un levier situé sur le volant.

FEU LE GRAND PRIX !

Aurons-nous un Grand Prix en 1909? ⁂ La chose est plus que douteuse ⁂ La *Vie au Grand Air* publie les opinions contradictoires des intéressés ⁂ ⁂ ⁂ ⁂ ⁂ ⁂ ⁂ ⁂ ⁂ ⁂ ⁂ ⁂ ⁂ ⁂ ⁂

Celui qui l'a eu deux fois

L'honorable M. Coche, maire de Dieppe, a eu le plaisir de voir la ville qu'il administre profiter deux années de suite de la manne du Grand Prix de l'A. C. F.

Il y a, les lecteurs de la *Vie au Grand Air* le savent, depuis quelques jours, une question du Grand Prix. Dix-sept constructeurs, comprenant la majorité de ceux qui ont coutume de faire courir, s'étant engagés à ne pas prendre part aux courses en 1909, sous peine d'un dédit de 100.000 francs, la Commission Sportive ayant, d'autre part, fixé à 40 le nombre minimum d'engagements au 31 décembre pour que la course pût se disputer, la grande épreuve française est en réalité morte.

Nous avons cru intéressant de recueillir quelques opinions contradictoires, parmi les intéressés, sur cette question, dont la solution peut avoir le plus grand retentissement sur l'avenir de notre industrie.

Voici, tout d'abord, l'avis des abstentionnistes :

M. Louis Renault, directeur de la maison Renault frères, « s'excuse de ne pouvoir s'étendre sur les motifs qui ont déterminé un certain nombre de constructeurs à ne pas courir en 1909 : les frais de la course, troubles dans la fabrication, dangers et risques, ont influencé, chacun dans une notable proportion, les maisons qui ont pris cette détermination ».

C'est également l'avis des autres membres de la Commission, que leur double fonction oblige à une discrétion que l'on comprendra.

M. Darracq est plus discret encore :

« Je regrette infiniment de ne pouvoir répondre comme vous le désirez à votre honorée du 12 décembre, par laquelle vous me demandez de bien vouloir vous faire connaître les motifs qui m'ont déterminé à signer le manifeste dans lequel je m'engage à ne pas courir en 1909. Mais, ayant promis de n'en pas divulguer les raisons, qui, d'ailleurs, n'intéresseraient pas le public, je tiens à honneur d'observer ma promesse, ce que vous comprendrez bien certainement. »

« Les courses de vitesse, dit M. de Gilliard, des Automobiles Motobloc, ne sont réellement plus nécessaires, à l'époque actuelle, pour les motifs suivants :

« 1° S'il y a encore certainement des enseignements à tirer de l'établissement de moteurs de pure vitesse, selon les formules données pour l'amélioration du rendement thermique des moteurs, il est absolument certain que cette manière de procéder coûte beaucoup trop cher aux maisons qui font les frais des courses, et entrave énormément la production courante.

« 2° Les frais causés par de telles épreuves sont beaucoup trop élevés, et il n'y a plus moyen de parer à une partie de ces frais par la vente des voitures de course, car ces voitures deviennent de moins en moins vendables, la clientèle spéciale qui achetait ces sortes d'engins ayant disparu peu à peu.

« 3° La question des courses oblige chaque année les meilleurs ingénieurs et les meilleurs metteurs au point de l'usine à se consacrer presque exclusivement pendant six mois à cette question.

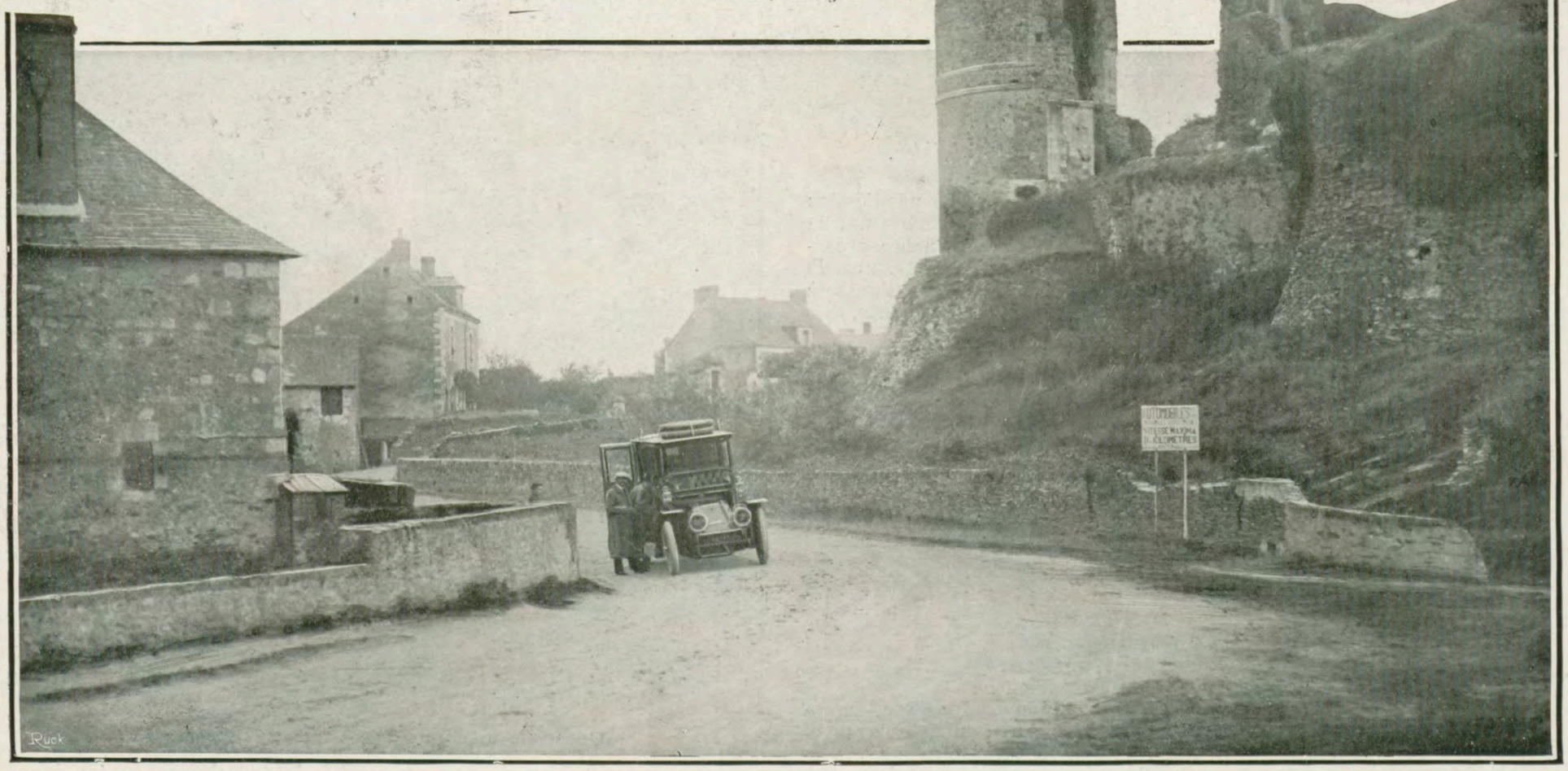
« 4° L'Automobile-Club de France, qui s'intitule également : Société d'encouragement à l'automobile, aurait pu, si des intérêts particuliers et personnels n'avaient pas été si souvent en cause, organiser les courses en question avec beaucoup moins de frais pour tout le monde.

« Il aurait fallu, encore, que les constructeurs étant les acteurs, et, somme toute, ceux qui assuraient le succès de la pièce jouée, fussent intéressés aux bénéfices.

« Or, on ne les a jamais invités qu'à passer à la caisse, non pour recevoir, mais pour payer.

C'est également le thème de la maison Minerva :

« Les raisons qui nous ont fait signer le manifeste en question sont multiples. En premier lieu, nous considérons que pour participer aux courses et pour pouvoir espérer y figurer dans les meilleures



Le château de Barbe-Bleue ne verra pas passer les automobiles en vitesse.

Les ruines romantiques du pittoresque château de Champtocé dominent un virage où les spectateurs se seraient pressés en foule.

conditions voulues, il faut des mois d'avance préparer ces courses, faire travailler aux préparatifs ceux, parmi le personnel, qui sont les plus aptes et les plus capables, et, partant de là, pendant plusieurs mois de l'année, la production des usines souffre terriblement de cet état de choses. »

Et Germain ajoute ;

« Nous avons signé l'engagement de ne pas participer au Grand Prix de l'A. C. F. parce que cette course n'a plus, d'après nous, aucune influence commerciale, et parce que, au point de vue construction, le coefficient « casse-cou » a dépassé la limite qu'un constructeur peut aventurer sur la vie de ses coureurs. »

Nagant frères déclarent que « les courses ne prouvent rien en faveur de la construction des voitures de tourisme fournies à la clientèle.

« Il serait plus rationnel d'organiser des courses bien réglementées pour voitures de tourisme et pour véhicules utilitaires, auxquelles nous serions disposés à prendre part. »

Doriot-Flandrin et Parant de même :

« La seule course que nous croyions susceptible de développer encore le mouvement de notre industrie serait celle qui permettrait aux constructeurs d'engager les voitures de construction courante, autrement dit les voitures livrées aux clients.

« En second lieu, la clientèle la plus intéressante et la plus nombreuse pour les automobiles, le jour d'aujourd'hui, sont les particuliers, pour qui les courses de vitesse n'ont pas le moindre attrait. Je considère même qu'énormément de nos clients ignorent absolument, quelques semaines après les plus grandes épreuves, quelles voitures ont été les gagnantes. »

Celui qui ne l'aura pas.

Le docteur Monprofit, maire d'Angers, ne verra pas l'exode espéré des chauffeurs vers la ville du roi René.

apportées rapidement à notre construction dépendent en grande partie des courses, qui sont un encouragement puissant et donnent des indications précieuses pour la construction des voitures automobiles.

« Nous enverrons notre engagement si l'Automobile-Club organise une épreuve, et certainement, nous nous engagerons aussi dans toutes les épreuves qui seront disputées cette année. »

C'est aussi l'opinion de Rolland et Pilain.

« Nous applaudirons sincèrement et encouragerons tous les efforts faits dans le but de maintenir le Grand Prix selon le programme tracé pour 1909. »

Les fabricants de pneumatiques suivent leurs clients.

« Notre point de vue sur la question des courses, dit M. Lœser, administrateur délégué de Continental, dépend naturellement de celui des constructeurs, nos clients, et nous n'avons qu'à respecter les raisons pour lesquelles un grand nombre de ceux-ci désirent la suppression des courses pour l'année prochaine.

« En ce qui nous concerne, l'activité qui a été absorbée tous les ans pour les courses, aussi bien dans la fabrication que dans nos différents services, pourra profiter pendant la Saison 1909 davantage au côté commercial de notre affaire, et nos clients ne s'en plaindront pas. »

Ceux qui voient d'un mauvais œil la suppression des courses, ce sont, naturellement, les conducteurs. La plupart d'entre eux sont encore trop liés avec leurs maisons pour pouvoir se plaindre. Cependant, Gabriel et Baras nous ont exprimé leurs regrets de voir « disparaître l'épreuve classique ».

Les Angevins, enfin, ne sont pas contents, cela se conçoit.

Le docteur Monprofit, maire d'Angers, réserve son opinion jusqu'au 1er janvier. M. Ferdinand Bougère, député, déclare nettement :

« Cette suppression serait un aveu d'impuissance. Je n'y puis croire, car l'A.C.F. a promis de faire tous ses efforts, et il a, jusqu'ici, réussi tout ce qu'il a entrepris. »

M. Louis Cointreau « craint que les Angevins ne fassent payer par un boycottage leur déconvenue. »

Attendons maintenant le 1er janvier. Mais il est à craindre qu'à cette date fatidique, on soit bien loin des 40 voitures exigées par le règlement.

F.-A. Wheel.

La " Journée des Dupes ".

C'est de cette expression historique que les membres du Circuit d'Anjou qualifient la réunion dans laquelle le Grand Prix leur fut accordé.

A la sortie de l'A. C. F.

Les membres du Circuit d'Anjou sortant de l'Automobile-Club, après la dernière réunion de la Commission sportive.

Hotchkiss et Brouhot n'ont pas l'intention de courir en 1909. Il en est autrement de Cottin et Desgouttes, qui ont déjà envoyé leur engagement :

« Nous sommes les premiers à nous mettre en ligne pour le Grand Prix : nos trois voitures portent les numéros 1, 2 et 3, comme ordre d'inscription.

« Les forts alésages adoptés précédemment pour le Grand Prix nous avaient, jusqu'à présent, empêchés d'y prendre part, car nous nous sommes toujours appliqués à construire uniquement la voiture de tourisme. Jusqu'à présent, nous nous sommes contentés de courir chaque année dans de nombreuses courses de côtes et à la Coupe de la Presse : toutes ces courses étaient réservées aux voitures de tourisme

« Nous avons décidé, depuis quelque temps déjà, de participer au Grand Prix, par suite de la réduction de l'alésage ; nous pensons bien que les bruits pessimistes qui circulent actuellement n'empêcheront pas de nombreux constructeurs de s'inscrire à la plus importante des manifestations sportives de l'année. »

Avec Sizaire et Naudin, nous nous trouvons en présence du même avis.

« Nous devons trop aux courses, disent les jeunes constructeurs, pour ne pas déplorer la suppression de celles-ci. Les améliorations considérables que nous avons

KLINGELHOEFER AU PÉROU

Le fameux coureur à pied Klingelhœfer envoie de ses nouvelles.

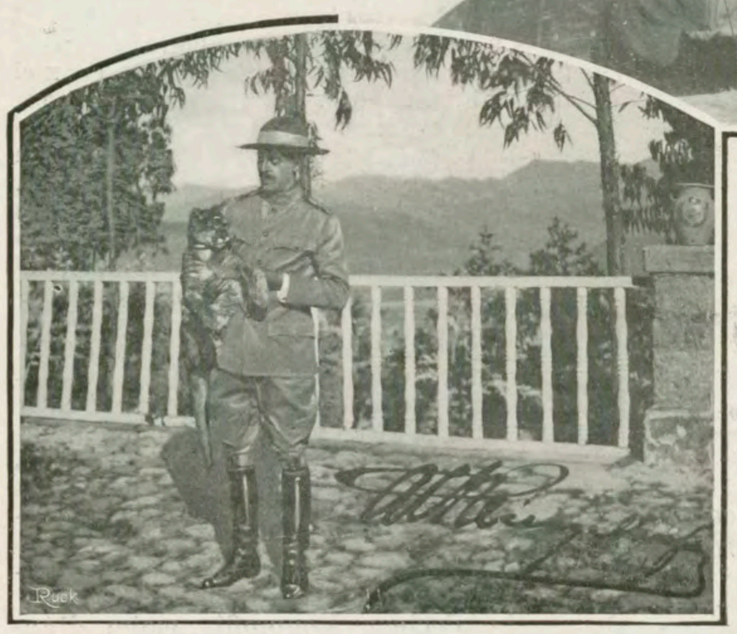
Vous vous demandez ce que je deviens, depuis que je ne franchis plus les haies du R. C. Je ne deviens rien, je reste toujours le même et je songe souvent aux amis, surtout aux lecteurs de la *Vie au Grand Air*.

C'est pour eux que je vais vous raconter l'histoire d'une révolution au Pérou. En mai dernier, un Péruvien, Auguste Durand, se levait contre le gouvernement et, avec ses partisans, s'emparait d'un train, puis se dirigeait vers le Cerro de Pasco. Ils furent repoussés avec pertes et fracas. Nous habitons en ce moment dans nos quartiers d'hiver. Un soir, le télégraphe nous apprend qu'une troupe de partisans s'était formée à Calca, à 25 kilomètres de nous. Grand émoi. On forme une milice qui, le soir même, s'empresse de fuir. En plus, nous avions une petite garnison de gendarmes : 25 hommes armés de carabines Mannlicher. Le lendemain, à 4 heures du matin des hurlements nous réveillent. Une petite troupe passait sur le chemin, à 50 mètres de la porte. Puis plus rien. Au jour, j'envoie aux nouvelles : le préfet avait envoyé l'ordre de faire filer la gendarmerie, car les partisans s'approchaient et s'empareraient des armes de la troupe régulière. Quatre jours après, de nouveaux hurlements. C'étaient les gendarmes révoltés : les autorités avaient oublié de leur envoyer des vivres ! Ce fut un éclat de rire. Avouez que le sport est plus varié qu'à la Croix-Catelan !

KLINGELHŒFER.

Le camping.

Klingelhœfer, notre ancien collaborateur R. Mohr et l'ex-coureur Gaby habitent sous cette tente, au Haut Madre de Dios.



Klingelhœfer et son élève.

L'ancien recordman du 110 mètres haies, qui nous a envoyé ces photographies, présente son jeune élève, le tigre Gustave, à nos lecteurs.

La gendarmerie.

La gendarmerie de Pancartambo (Pérou) ne brille ni par ses vêtements chamarrés, ni par son allure martiale. Plusieurs gendarmes même sont pieds nus.

LA *VIE AU GRAND AIR* EN 1909

Avec le présent numéro, se termine l'année 1908. Le prochain numéro portera, en effet, la date du 2 janvier 1909, et, avec lui, nous allons inaugurer la nouvelle campagne dont nous avons déjà eu l'occasion d'entretenir nos lecteurs.

C'est, on le sait, une tradition, à la *Vie au Grand Air*, de faire mieux chaque année. Depuis onze ans déjà, nous n'y avons jamais manqué, et vous pouvez être certains, amis lecteurs, que nous n'y manquerons pas, cette douzième année, moins que jamais.

Par l'adoption du papier couché qui, l'an dernier, avait succédé au papier glacé ordinaire — substitution qui n'a pas été sans de gros sacrifices de notre part — nous avons déjà fait de la *Vie au Grand Air* le plus luxueux des hebdomadaires. Il n'en est pas un qui l'égale pour la netteté et le fini des illustrations. Nous voulons aujourd'hui qu'il soit également le plus intéressant. Nous ne nous contenterons pas de suivre l'actualité sportive, mais encore nous ferons appel aux personnalités les plus compétentes de chaque sport pour commenter chaque événement, pour dégager de chaque fait les conséquences et la philosophie qui en découlent. En un mot, la *Vie au Grand Air* ne sera pas seulement le plus beau recueil de gravures de sports, elle sera en même temps une *Revue* sportive dans tous les sens et dans le meilleur sens du mot.

Petit-Breton sur la route.

Petit-Breton, dont nous commencerons les mémoires dans le prochain numéro de la Vie au Grand Air, *est non seulement un coureur de mérite, mais encore un excellent mécanicien. Ces qualités lui ont rendu de grand services dans le Tour de France.*

Nous commencerons, dans notre prochain numéro :

SUR ROUTE ET SUR PISTE

par Lucien Petit-Breton, le prestigieux coureur qui sut triompher dans toutes les branches du sport cycliste et que l'Europe et les deux Amériques virent successivement vainqueur dans les épreuves les plus variées. Ces mémoires, qui seront en même temps une histoire du cyclisme dans ces dernières années, ne pourront manquer d'intéresser nos lecteurs.

Ce premier numéro de janvier sera, en outre, un numéro exceptionnel, en ce sens qu'il constituera une véritable revue documentée, statistique et historique de tous les événements de l'année 1908, dans tous les sports. Ce sera le memento du sportsman, auquel on pourra se reporter, dans l'avenir, pour y trouver un renseignement précis et certain.

Les mémoires de Petit-Breton seront suivis de :

LA VIE ET LES INVENTIONS DES FRÈRES WRIGHT

pour lesquelles notre collaborateur Victor Breyer recueille en ce moment, en Amérique, des documents inédits ; et enfin, par

LES SOUVENIRS DU JOCKEY TOD SLOAN

recueillis et traduits par René Riondet.

Voilà plus qu'il n'en faut pour assurer le succès de la *Vie au Grand Air* en 1909.

M. V.

LE CHAMPIONNAT DE LUTTE AMATEURS

Organisé par la *VIE AU GRAND AIR*

Les lutteurs de la poule finale se disputent avec énergie la victoire pour le titre de champion de France amateurs. — Les provinciaux vont arriver

L'autre jour, un de nos plus célèbres lutteurs professionnels étant venu assister à une séance du Championnat de France amateurs, organisé par la *Vie au Grand Air*, m'avoua avec une douce ingénuité : « Jamais je n'aurais cru que les purs fussent aussi scientifiques. Je ne pensais pas qu'ils étaient plus fins lutteurs que bien des athlètes que le public applaudit dans nos troupes. Je connais plus d'un champion du monde qui pourraient leur demander des leçons ».

J'étais heureux d'entendre un homme du métier parler avec cette franchise, et je suis aise de pouvoir vous répéter ces propos, que depuis plusieurs semaines je ne cesse de tenir dans ces colonnes. Qu'est-ce, en effet, qu'un lutteur professionnel ? C'est un employé. Nous ne sommes plus à l'époque où l'on devait tenir cachées toutes les combinaisons des entreprises de spectacle. Non. Nous ne devons pas tromper le public, il faut que nous le tenions au courant de tout, afin d'éviter que certaines personnes puissent le prendre pour un enfant.

Donc, un lutteur professionnel est un employé : il a un patron qui le paye et auquel il doit obéir. Son contrat l'exige, agir autrement suffirait à le faire renvoyer de la troupe. Il a été choisi parce qu'il est gros à faire peur, adipeux à faire frémir, obèse à faire fuir. Sur une scène, cette stature, quelque peu vilaine à voir, remportera un réel succès. Ou bien, c'est une brute, il étranglera ou fera semblant de faire mal à ses adversaires, qui en ont vu bien d'autres. En un mot, il se conformera en tous points aux engagements que lui fera prendre son patron. Ce n'est pas plus difficile que cela pour devenir quelqu'un. S'il est sérieux, consciencieux, travailleur, on le fera d'abord figurer dans la poule finale, emploi qui équivaut à peu près à celui de sous-chef de bureau. Puis, il finira dans les cinq premiers : chef de bureau se nomme ce titre dans les ministères. Et enfin, s'il est la coqueluche du public en même temps que celle de son maître ; il atteindra l'apogée de sa carrière, il brandira son bâton de maréchal : il deviendra directeur général ou, si vous le préférez, champion du monde... de l'établissement où il s'exhibera. Au contraire, s'il fait la mauvaise tête : s'il n'est pas tombé dans les délais réglementaires, s'il tombe les hommes par qui il devrait être battu, c'en est fait de son avenir administratif : il sera la brebis galeuse dont tous se méfieront ; il sera révoqué !

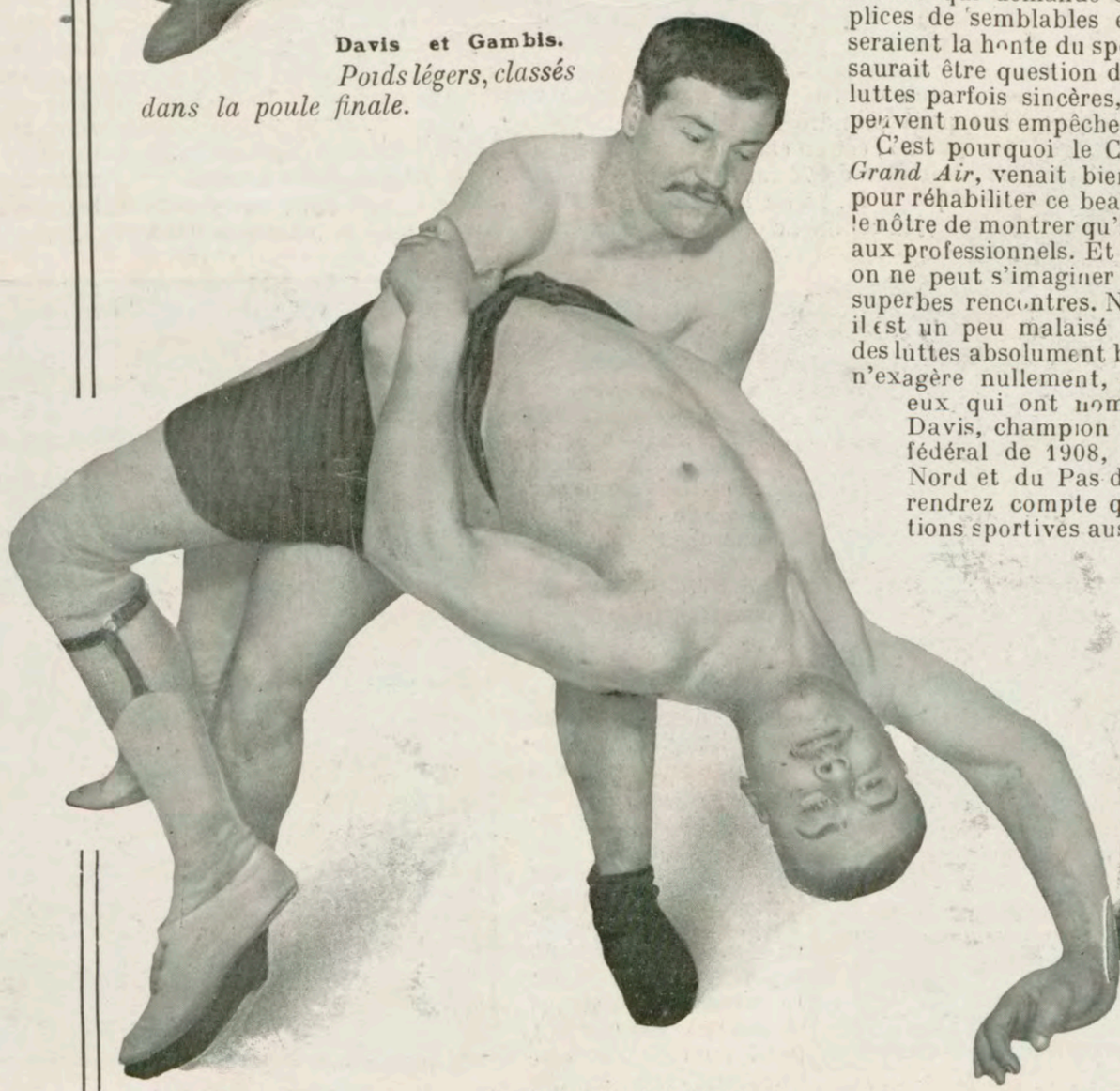
Telle est la genèse d'une carrière de lutteur professionnel. Vous m'avouerez qu'il n'est pas étonnant, après cela, que ceux qui s'y précipitent tête baissée n'arrivent jamais à s'imaginer que la lutte est une science qui demande du travail. C'est pourquoi, dans les music-halls qui se font les complices de semblables exhibitions peu sportives, nous assistons à de ces spectacles qui seraient la honte du sport s'ils ne poussaient le ridicule jusqu'à des limites telles qu'il ne saurait être question de les assimiler à la grande cause. Et ce ne sont point les quelques luttes parfois sincères, dont nous avons parlé, tant le fait semblait extraordinaire, qui peuvent nous empêcher de généraliser.

C'est pourquoi le Championnat de France de lutte amateurs, organisé par la *Vie au Grand Air*, venait bien à son heure. Il était temps que semblable épreuve fût disputée, pour réhabiliter ce beau sport dans l'esprit des sportsmen. Il convenait à un journal tel que le nôtre de montrer qu'il est au moins un sport dans lequel les amateurs sont bien supérieurs aux professionnels. Et la preuve, je le crois, est faite au-dessus de toutes nos espérances, car on ne peut s'imaginer la valeur, la science, la finesse que déploient nos purs dans leurs superbes rencontres. Nous sommes entrés maintenant dans la période de la poule finale, et il est un peu malaisé de ma part de vous donner ce conseil ; si vous voulez assister à des luttes absolument belles, allez, le dimanche soir, au Bowling-Palace, et vous verrez que je n'exagère nullement, au contraire. Lorsque vous aurez vu lutter ces hommes merveilleux qui ont nom Nytram, champion de France ; Vermeiren, champion de France ; Davis, champion d'Angleterre de catch as catch can ; Schmid, champion du concours fédéral de 1908, auxquels vont se joindre Lemaire, champion de Champagne, du Nord et du Pas-de-Calais ; Grizon, champion de Champagne, etc,... etc,... vous vous rendrez compte qu'aucun professionnel ne peut vous procurer d'émotions sportives aussi fortes.

Jacques Mortane.

Davis et Gambis.
Poids légers, classés dans la poule finale.

Siobud et Wiart.
Employés (poids lourds) : Siobud (77kil.), Wiart (82 kil.).



Nytram et A. Joano.
Poids lourds, qualifiés pour la poule finale.

Leroy et Hys Afhoumal.
Le professeur Leroy luttant avec son élève Hys Afhoumal.

LE HOCKEY SUR LA GLACE

Par L. MAGNUS

La façon correcte de shooter.
Le palet doit être poussé avec le centre de la crosse.

L'engagement.
Les deux engageurs frappent alternativement trois coups sur la glace et trois sur la crosse de l'adversaire.

L'attaque et la défense du but.
Le gardien de but doit porter de solides jambières. Il peut faire des arrêts et repousser le palet avec les pieds, les mains ou le corps.

Interception d'une passe.
Le rôle le plus important dans l'équipe est celui du demi qui doit jouer à la fois comme avant et comme arrière.

La mauvaise façon de shooter.
Shooter, c'est enlever le palet à une hauteur variant entre 25 centimètres et 1 mètre.

Voici un sport des plus intéressants, qui peut se jouer indifféremment en plein air ou sur les pistes artificielles ✠ ✠ ✠ ✠ ✠ ✠ ✠ ✠

Le hockey sur glace est l'une des manifestations les plus intéressantes du patinage. Il faut le distinguer du " bandy ", dérivé du hockey sur terre, avec des règles presque identiques et l'emploi de la balle et du bandy-crosse ou jeu sur terre. Le jeu de bandy tend d'ailleurs à disparaître, en Europe, depuis l'introduction du hockey sur glace, importé du Canada vers 1897. C'est un jeu infiniment plus vite et plus scientifique, puisque les Canadiens jouent le bandy dans leur enfance et le hockey à l'âge adulte.

Le jeu. Chaque camp est composée de sept joueurs dont 3 avants, 2 arrières et un gardien de but. Le terrain de jeu peut se modifier suivant les circonstances, sans pouvoir dépasser une longueur de 100 mètres et une largeur de 50 mètres. Les buts sont placés au milieu des plus petits côtés; leurs poteaux, distants de 1 mètre 85, hauts de 1 mètre 20 sont reliés à leur face postérieure par un filet destiné à retenir le palet, une fois le but marqué.

Ils sont placés un peu en avant de la limite de jeu, afin qu'on puisse dégager le palet derrière eux. Le but est protégé contre les charges à sa face antérieure par un cercle de protection, demi-cercle de 1 m. 25 de rayon, tracé avec de la couleur et dans lequel seul le gardien de but peut prendre le palet, une fois entré. Ce palet, employé au Canada sous le nom de « puck », est en caoutchouc durci pesant 175 grammes, épais de 25 millimètres et d'un diamètre de 76 millimètres. Les joueurs se servent de la crosse canadienne n'excédant pas 1 m. 75 de longueur, avec une lame effilée et plate de 30 centimètres au plus. Le jeu commence par un engagement au centre de la piste. Les deux engageurs frappent alternativement trois coups sur la glace et trois coups sur la crosse de l'adversaire et cherchent ensuite à s'emparer du palet. Chaque équipe s'efforce alors de marquer le plus de buts en faisant entrer le palet de front entre les buts adverses et au-dessous d'une ligne imaginaire passant par le sommet des poteaux. L'on joue pendant deux reprises de vingt minutes, séparées par une mi-temps de dix minutes au plus. Tel est le principe de ce jeu, excessivement rapide tant à cause de la vitesse des joueurs et des passes que du petit nombre d'arrêts. La meilleure équipe sera toujours l'équipe la plus homogène, dans laquelle chaque joueur tiendra sa place et remplira le rôle que sa position lui assigne. Les avants sont chargés de l'attaque. Ils doivent savoir conduire le palet, faire la passe et shooter, c'est-à-dire, enlever le palet à une hauteur variant entre 25 centimètres à un mètre. Le palet qui glisse sur la glace est plus facile à arrêter que celui qui vole en l'air. Le " shot " donne une grande vigueur à l'élan, aussi le gardien de but doit-il se protéger les jambes avec de solides jambières. Il peut aussi faire des arrêts et même repousser le palet avec les pieds, les mains, le corps et la crosse. Les autres joueurs peuvent faire des arrêts avec toutes les parties du corps, mais ne peuvent relancer le palet qu'avec la crosse. Les qualités d'un bon gardien de but sont la sûreté du coup d'œil, le sang-froid et la présence d'esprit. Les arrières sont chargés de briser l'élan de l'attaque adverse et de contrarier leurs shots; ils repasseront le palet au demi ou à leurs avants, sur le côté de préférence. Le rôle le plus important dans l'équipe est celui du demi, qui doit jouer à la fois comme avant et comme arrière, seconder l'attaque et participer à la défense, en un mot servir de trait d'union entre les avants et les arrières. On met généralement à cette place l'homme le plus vite de l'équipe.

Les fautes Pousser le palet avec le pied, taper sur la crosse de l'adversaire, alors qu'il est uniquement permis de la soulever par en dessous, accrocher la crosse, le patin ou le corps de l'adversaire avec sa propre crosse, jouer à terre on sans avoir la crosse en mains, charger l'adversaire, donner un coup à la volée, lever la crosse plus haut que l'épaule, jouer off-side, telles sont les principales fautes pour lesquelles l'arbitre devra arrêter le jeu et accorder soit un engagement, soit un coup franc. La faute de l'off-side mérite une mention toute spéciale. Un joueur est hors de jeu « off-side », s'il n'y a pas deux joueurs adverses placés entre lui et les buts opposés. Dans cette position, il ne peut ni gêner le jeu des adversaires, ni recevoir une passe en avant d'un de ses partenaires. Un bon arbitre n'arrêtera pas trop souvent le jeu, mais se montrera très sévère pour les fautes graves.

C'est sous ces règlements que se disputera le grand tournoi pour la Coupe de Chamonix, organisé à Chamonix par le Club des Patineurs, du 23 au 26 janvier prochain, et qui verra aux prises des équipes de cinq nations.

L. MAGNUS,
Président de la Ligue Internationale de Hockey sur glace.

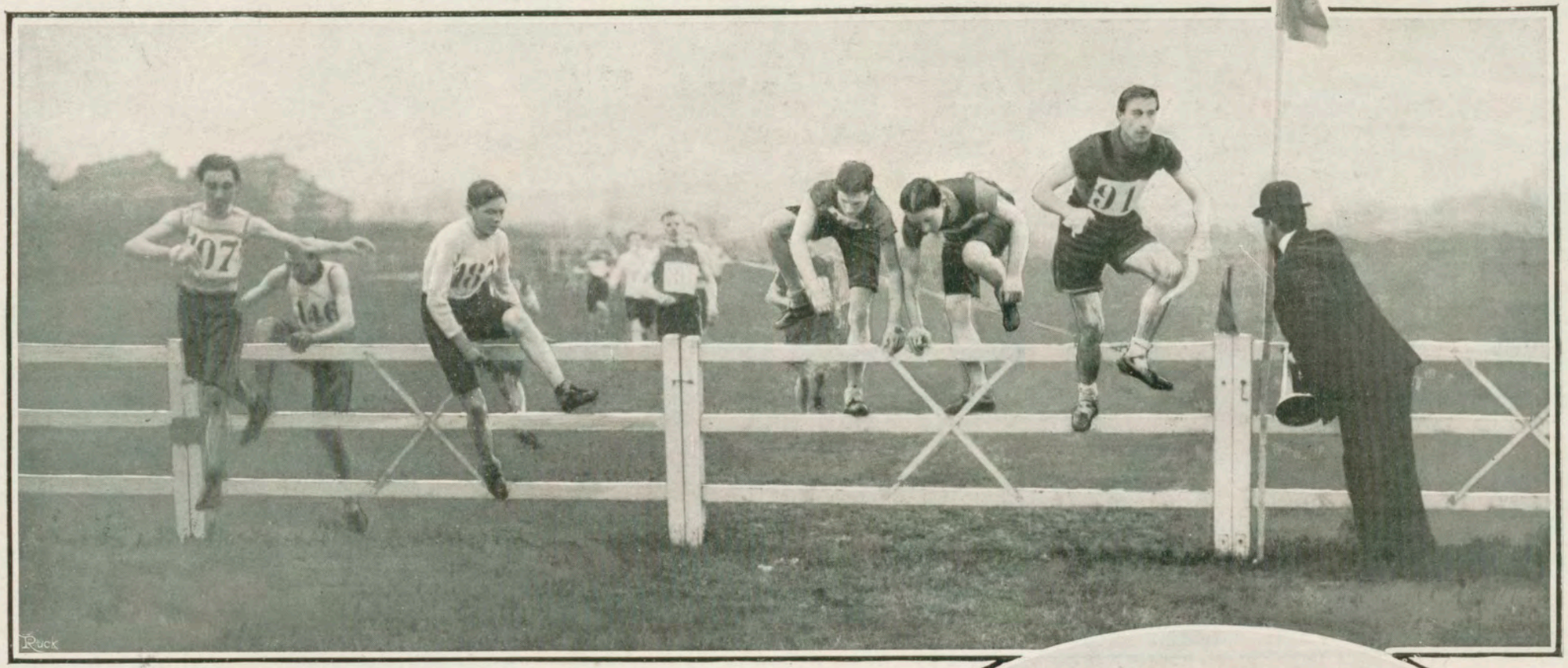
Un coup défendu, l'accrochage de la crosse.
Accrocher la crosse, le patin ou le corps de l'adversaire avec sa propre crosse, constitue une faute.

Un assemblage de fautes.
Un des joueurs accroche le patin, un autre la crosse de son adversaire, un troisième joue à terre, autant de coups défendus.

Comment il est permis de soulever la crosse.
On peut soulever par le dessous avec sa crosse celle de son adversaire. mais il est défendu de l'accrocher.

LE CROSS EN FRANCE ET EN ANGLETERRE

La saison de cross vient de commencer mieux que les années précédentes? Dans les rencontres internationales, pourquoi les Anglais nous sont-ils supérieurs? réussirons-nous



Une barrière.

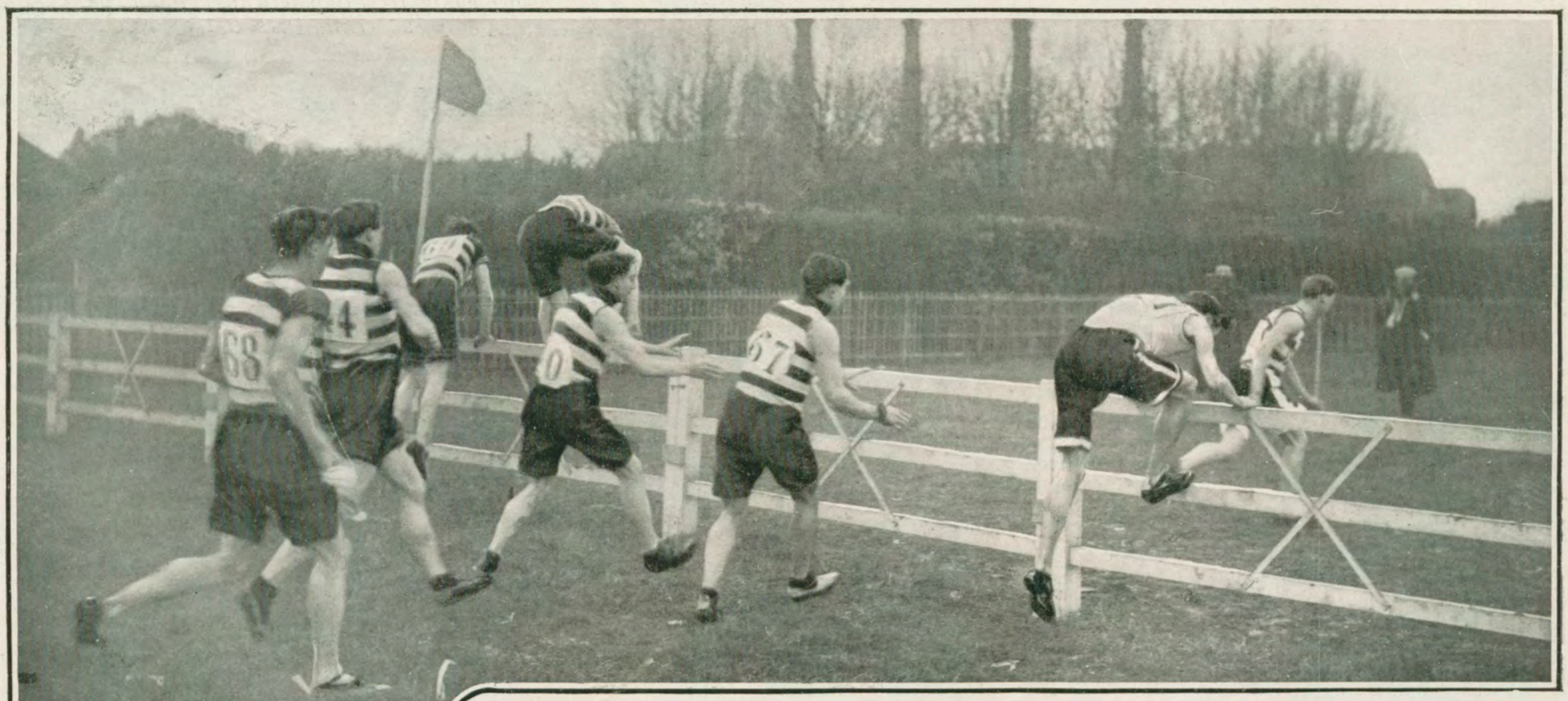
Il y a loin de cette barrière qui traverse le champ de courses de Colombes à l'obstacle naturel que doit franchir le coureur de cross-country.

La saison de course à pied sur piste est terminée; avec l'hiver reprend le cross-country. Nous allons assister à nouveau à de belles rencontres sur route, qui mettront aux prises nos meilleurs athlètes et ceux d'Angleterre. Rien n'est plus intéressant, en effet, que d'assister à ces luttes ardentes à travers champs. A travers champs serait peut-être exagéré si nous ne parlions que des cross-country tels qu'on les trace en France ; mais il faut bien employer cette expression, traduction littérale de la locution anglaise.

Le cross nous intéresse, parce qu'il demande un effort athlétique rempli d'imprévu, nécessitant à chaque moment, une dépense d'énergie nouvelle pour triompher d'une difficulté nouvelle: barrières, claies, ruisseaux, talus, fossés, troncs d'arbres, terrain tour à tour lourd ou léger, feuilles mortes à terre ou pavés, toutes les difficultés naturelles se présentent sous les foulées des coureurs. Il faut qu'aucun d'eux ne se doute de l'obstacle qui va surgir devant lui. Il doit ignorer si, au prochain tournant, il va retrouver le sol plat d'une route nationale, une descente ravineuse, une rude montée à pic ou au milieu de branches qui lui fouetteront la figure et les bras, et d'épines qui lui déchireront les jambes. Tel est, tout au moins,

La barre.

Dans le Cross des Cinq Nations, cette année, les Anglais étaient un peu dépaysés.



Un cross à la française.

Les cross-country, en France, ont dégénéré en épreuve sur route, sans imprévu, sans difficulté. En un mot, ils sont la négation du cross véritable.

le cross-country idéal. Mais il faut avouer que dans la réalité, en France, il n'en est pas souvent ainsi. Et il convient de le regretter. Mais nos dirigeants se sont habitués à faire courir ces épreuves aux mêmes endroits, les journaux en donnent le plan exact, ce ne sont plus que des courses sur routes un peu moins longues que le Tour de Paris ou le Marathon. Si dur que soit le parcours, si accidenté qu'il soit, il constitue une piste, et les coureurs en connaissent bien vite les moindres détails. L'athlète sait qu'à tel endroit il rencontrera une montée, à tel autre une descente, ou bien un champ labouré. Il ne se lance qu'à coup sûr, ménage ses forces, ne se donne qu'à bon escient, il calcule, sait le moment où il devra fournir son effort. Il marche comme il ferait sur une piste sur laquelle il se serait déjà entraîné. Et le cross n'est plus du cross, tel est le résultat obtenu par les officiels français.

On a même vu disputer des cross-country sur un champ de courses, les obstacles naturels étant remplacés par des barrières de bois. C'est un non-sens absolu et la raison pour laquelle nos hommes sont bien inférieurs aux Anglais lorsqu'il s'agit de disputer une épreuve de cross-country en Angleterre.

Il nous a semblé intéressant, à ce propos, de demander son opinion à Ragueneau, le meilleur crossman français. Champion de France de cross six années consécutives, de 1901 à 1906, vainqueur du cross de 1906, où il battait les meilleurs coureurs de l'équipe des Highgate Harriers, il était bien placé pour nous donner son opinion sur la supériorité des Anglais et sur les parcours de cross.

« Le tort que nous avons en France est de ramener le cross-country à une épreuve banale sur route, avec un point de départ, des passages et un lieu d'arrivée déterminés à l'avance. Il faudrait absolument réagir contre cette manière de tracer les pistes de cross. Ces épreuves doivent être exceptionnellement dures et revenir non pas au plus vite, mais au plus endurant. Il ne faut pas oublier que le travail athlétique le plus fatigant n'est pas le travail régulier, mais la succession d'efforts nouveaux et imprévus. Ce que doit être un cross : une série d'à-coups.

« Ce sont d'ailleurs ces principes qui règlent la conduite des traceurs anglais. Ils choisissent les parcours présentant le plus d'obstacles possible, ne permettant d'avoir aucune indication de leur nature et très difficiles à connaître. Les Anglais ont un faible particulier pour les terres labourées, où le pied enfonce, où l'effort est constant. Pas de pistes, comme en France ; pas de pavés ; du terrain mou, où l'on s'enlize parfois. C'est pourquoi, chaque fois que nous allons en Angleterre pour disputer une épreuve de cross-country, nos hommes — j'en fus souvent — ne peuvent, à aucun moment, inquiéter les coureurs de tête. Nous sommes dépaysés, nous n'y sommes plus, nous semblons pratiquer un sport nouveau, nous suivons péniblement, nous qui sommes habitués aux parcours aisés, tandis que nos adversaires semblent se promener et n'éprouvent aucune difficulté à franchir les divers obstacles qui nous rebutent et que seuls notre énergie et notre amour-propre nous forcent à franchir. Et tant que les dirigeants ne réformeront point l'état de choses actuel, tant qu'ils ne traceront point de cross à l'anglaise, nous ferons piteuse figure dans nos déplacements, et lorsque les Anglais viendront en France ils trouveront un peu ridicules ces parcours connus à l'avance. Il a été question d'ajouter des sous-bois au parcours du National pour 1909. Mais, pour des raisons de recettes, on veut courir à Colombes. Trouvez-moi donc des sous-bois à Colombes ! ».

JACQUES BAUDIER.

Une montée à travers champs.

Cette photographie, prise au Cross des Cinq Nations, disputé en Angleterre, en 1907, montre les difficultés du parcours, où bien des coureurs doivent monter la côte au pas.

Dans les terres labourées.

Ce terrain nous change des routes des cross français.

A travers champs.

Là, les Anglais sont obligés de se suivre en file indienne. Ils ne peuvent passer deux par deux. Quand les officiels français consentiront-ils à revenir à ces durs parcours ?

BLOC-NOTES

Nous engageons nos lecteurs à collaborer à cette page en nous envoyant des documents sportifs intéressants.

AUTOMOBILE

Plusieurs membres de l'Automobile Club de Saint-Pétersbourg ont fait le pari de parcourir 10.000 kilomètres sans faire d'autres réparations qu'à leurs pneus.

NUMÉROTEZ-VOUS !

A PARTIR du 1er janvier, une nouvelle réglementation — après tant d'autres — s'impose aux automobiles. Elle se rapporte au numérotage, et plus spécialement au numérotage arrière.

Jusqu'ici, on s'était montré assez large sur cette question. Le numéro pouvait être peint sur la carrosserie, placé sur une tôle pendant en dessous et plus ou moins facilement détachable. Il pouvait être, même, des jugements et des arrêts de cour l'avaient reconnu, tracé à la craie, sur une plaque ou sur la carrosserie.

Enfin, l'éclairage arrière était plus ou moins rudimentaire. La boue ou la poussière aidant, on pouvait même dire que ce numéro arrière était absolument illusoire. Maintenant, tout cela va changer. Le numéro devra faire partie intégrante de la voiture, ou être placé sur une plaque fixée à demeure par des écrous. En outre, il devra être éclairé la nuit, de façon à pouvoir être aperçu, très distinctement à distance, par réflexion ou par transparence.

Tout cela est fait en vue de pincer les indélicats qui s'enfuient après un accident ; mais qui m'expliquera pourquoi, dans ce cas, les électriques qui fonctionnent dans Paris n'ont pas de numéro ? Parce qu'elles vont, paraît-il, à moins de 30 à l'heure. En est-on bien sûr ? Et puis, est-il nécessaire de marcher à 30 à l'heure pour causer un accident ? Dans ce cas, il n'y en aurait jamais dans les rues de Paris. Mais j'ai assisté, l'autre jour, à une rencontre entre un cycliste et une électrique, dans laquelle le premier fut grièvement blessé et eut sa machine réduite en pièces, tandis que la seconde s'enfuyait, sans qu'il fût possible de l'identifier.

J'en pourrais dire autant pour les voitures de maître attelées. La plus modeste tapissière, pour peu que la haridelle qui la traîne soit susceptible de trotter, porte un numéro de 20 centimètres de haut. Le coupé que deux trotteurs emportent à 25 à l'heure n'en a pas. S'il vous renverse, allez donc le rechercher !...

Mais ce n'est pas une automobile !

MARCEL VIOLLETTE.

Le " Triomphe de l'Aviation ", dû au sculpteur Roussel, a remporté le 1er prix au concours ouvert pour la Coupe Michelin.

CYCLISME

Le petit Georges Pasche, malgré ses 6 ans, fait sur piste, derrière motocyclette, une moyenne de 33 kilomètres à l'heure.

LE RÈGLEMENT ALLEMAND

ENFIN, après bien des démarches, bien des déboires et, ce qui est plus triste, bien des morts, les entraîneurs allemands se sont décidés à écouter la voix de la raison. C'est ainsi que l'entraînement mécanique d'outre-Rhin ne sera plus aussi meurtrier et permettra à nos coureurs de faire le déplacement sans être désavantagés et sans avoir à craindre de se tuer sur les vélodromes allemands.

Aussi bien, voilà quelques unes des décisions qui ont été prises à la réunion des pacemakers, tenue à Berlin.

1. Les réservoirs d'huile seront fournis par le Verband et auront une dimension de 60 × 40 : ils seront placés à 5 centimètres en avant du moyeu de la roue arrière ;

2. Les cale-pieds seront mobiles, pour éviter les chutes dans les virages trop peu relevés ;

3. Les coupe-vent sont supprimés ;

4. La selle ne devra pas dépasser le plan tangent de la roue arrière ;

5. Pour les moyens de protection, on a proposé d'entourer les angles des moteurs et de toutes pièces pouvant blesser, d'une espèce de matelas élastique qui pût, à l'occasion, amortir le choc, et ainsi, diminuer les risques de mort ;

6. Les guidons seront coupés à 10 centimètres en avant du moyeu de la roue arrière et n'auront pas, à leurs extrémités, un écart de plus de 75 centimètres ;

7. Au sujet du rouleau, sur les instances de Robl, on a décidé de le placer à 10 centimètres seulement de la roue.

J. M.

LES EXPLOITS DE WRIGHT

Vendredi dernier, Wilbur Wright s'adjugeait une seconde fois la Coupe Michelin, en parcourant officiellement 99 kilomètres, et une distance reelle de 120 kilomètres, en 1 h. 53 m. 59 s. Il gagnait également le Prix de la hauteur, en passant dix mètres au-dessus d'un ballon placé à 100 mètres de hauteur. Malheureusement, l'abondance de notre texte ne nous permet pas de consacrer à cette prouesse une place suffisante. Nous y reviendrons dans notre prochain numéro.

LA CONFÉRENCE DE LA VAULX

ON n'a pas tardé à reconnaître que les « Vendredis de *Femina* » constituent une véritable encyclopédie parlée et illustrée.

La conférence que fera, le 8 janvier prochain, a 3 heures, au Théâtre *Femina*, M. H. de la Vaulx, pourra compter comme un événement scientifique. Le savant

M. HENRI DE LA VAULX.

éminent, qui a tant fait pour l'aviation, y traitera de la « Conquête de l'Air ». Des projections, d'une beauté vraiment angoissante, accompagneront sa conférence. Tous ceux que passionne le problème de l'aviation tiendront à honneur d'y assister.

NOTRE TABLE DES MATIÈRES

Nous tenons à la disposition de nos lecteurs la table des matières du second semestre de la *Vie au Grand Air*. Cette table sera envoyée *gratuitement* à tout abonné qui nous la demandera, et *contre 0 fr. 25* en timbres-poste à tout lecteur non abonné.

ATHLÉTISME

Le mois dernier, le manège Pons a fait disputer un championnat de lutte amateurs qui a remporté un grand succès.

RAICEVICH PROTESTE

A LA suite de l'article que nous avons publié, il y a quinze jours, sur Zaïkine et Gregori Kascheff, notre confrère Fabio Orlandini nous a adressé, au nom de Raicevich, une lettre dont nous nous faisons un devoir de publier quelques passages.

« Je reçois de Raicevich une dépêche me priant de faire rectifier quelques inexactitudes qui se sont glissées dans votre article sur les Russes au Casino.

« Sur plusieurs points, votre bonne foi a été certainement surprise par un interprète d'occasion, aussi chaleureux que naïf admirateur des deux Russes, Zaïkine et Kascheff.

Raicevich n'a rien demandé à Zaïkine. On a demandé a Raicevich de faire match nul, et Zaïkine, avant de lutter, se présenta dans la loge de l'Italien, en le priant de ne pas lutter en force, mais de faire seulement des pirouettes. Vous connaissez le résultat dû à une trahison. Sans vouloir croire que Raicevich soit intombable, il faut reconnaître qu'il n'est pas si facile à tomber : tous les lutteurs et connaisseurs sont de cet avis.

« Ensuite le soir où Raicevich devait lutter contre Kascheff, celui-ci ne se présenta pas, parce que l'Italien ne voulait pas se prêter a une comédie en faisant plusieurs matches nuls. Quand le public réclamait cette lutte, le commissaire de police menaça Raicevich de l'arrêter s'il se présentait sur le ring. »

Je ne puis mettre en doute la parole de mon confrère Fabio Orlandini, et j'en conclus que la personne qui m'a servi d'interprète auprès des Russes a sans doute exagéré.

J. M.

HIPPISME

En Allemagne, comme le représente notre photographie, prise aux courses de Karlhorst, les parcours de chasse remportent un grand succès.

ÇA ET LA

ON critique beaucoup les départs donnés avec la starting-gate. Cependant, il est difficile de trouver une manière plus correcte de faire partir les chevaux en ligne. Deux choses sont cependant à craindre : la surprise du jockey, provoquée par la brusquerie du départ, et la peur occasionnée au cheval par le déclanchement de la starting-gate. Ces deux incidents peuvent provoquer le faux départ. Faut-il, pour cela, faire repartir les chevaux ? Je ne veux pas discuter sur un sujet aussi délicat. Je me permettrai seulement de reprendre les critiques formulées par un des plus importants propriétaires anglais.

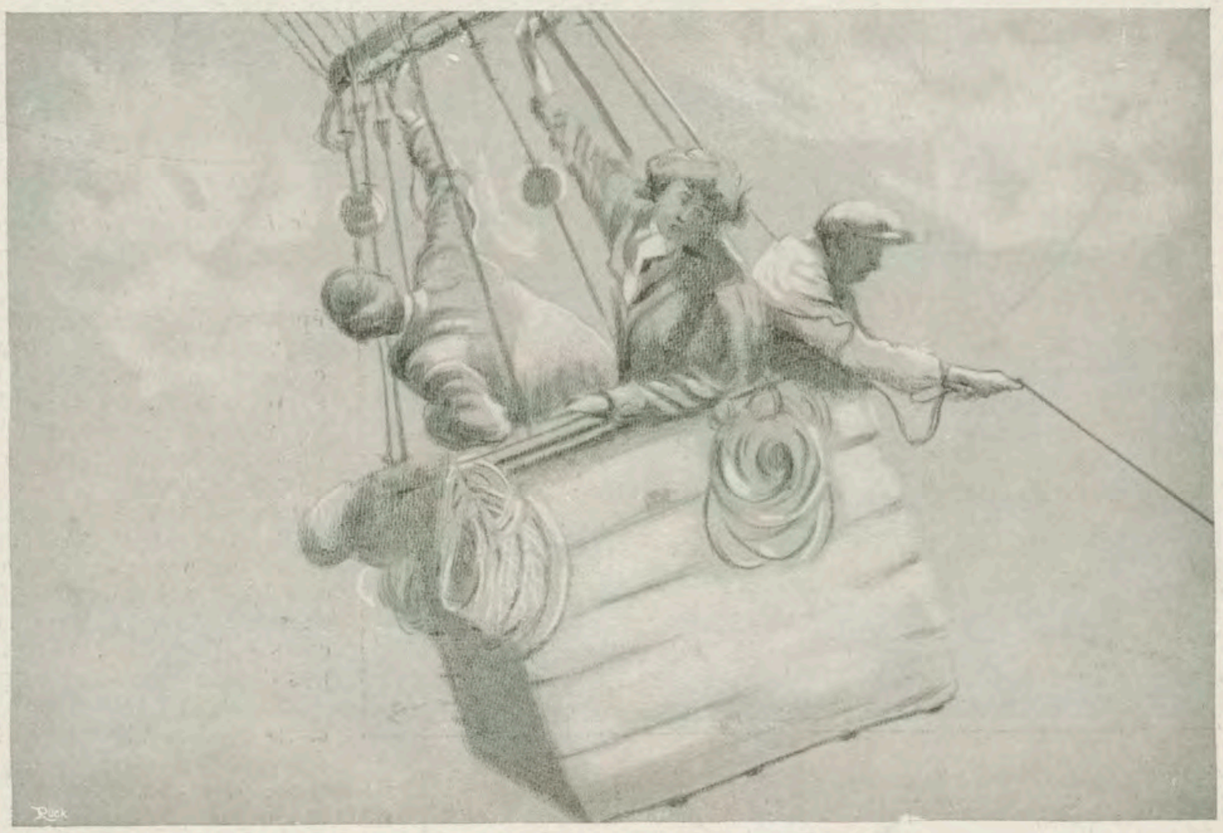
« Les faux départs, avec la starting-gate, dit-il, proviennent en général, du manque de dressage des chevaux. » Nous ne pouvons pas, en France, comme en Angleterre, invoquer l'inexpérience des jockeys. Il n'existe, chez nous, que peu d'épreuves où les gentlemen soient admis. Et nous n'avons que le manque de dressage a nous reprocher.

A l'étranger, mais surtout en France, on veut aller trop vite dans le dressage du cheval : on le surmène et on ne lui donne pas assez de répit. Et ce n'est pas perdre son temps que de lui donner un dressage solide et en rapport avec toutes les exigences de sa carrière. L'entraîneur néglige souvent de petits détails qui, sans être très importants, peuvent être la cause d'une défaite ou quelquefois même d'un accident.

Le propriétaire dont nous parlions insiste d'une façon particulière sur l'importance des départs avec la monte américaine, dans laquelle la course est menée de bout en bout. Dans la course à l'américaine, tout dépend du débouté qui se prolonge jusqu'a la fin. Or, on comprend que la moindre hésitation de la part du cheval au départ peut être très funeste pour le résultat final. Et il conclut en disant qu'en France les départs sont mieux donnés qu'en Angleterre.

Il ne faut pas oublier que la starting-gate a été faite pour éviter les faux départs, et, ce qui se produisait trop souvent autrefois, la bousculade pour prendre la bonne place.

M. DE BLESSON.



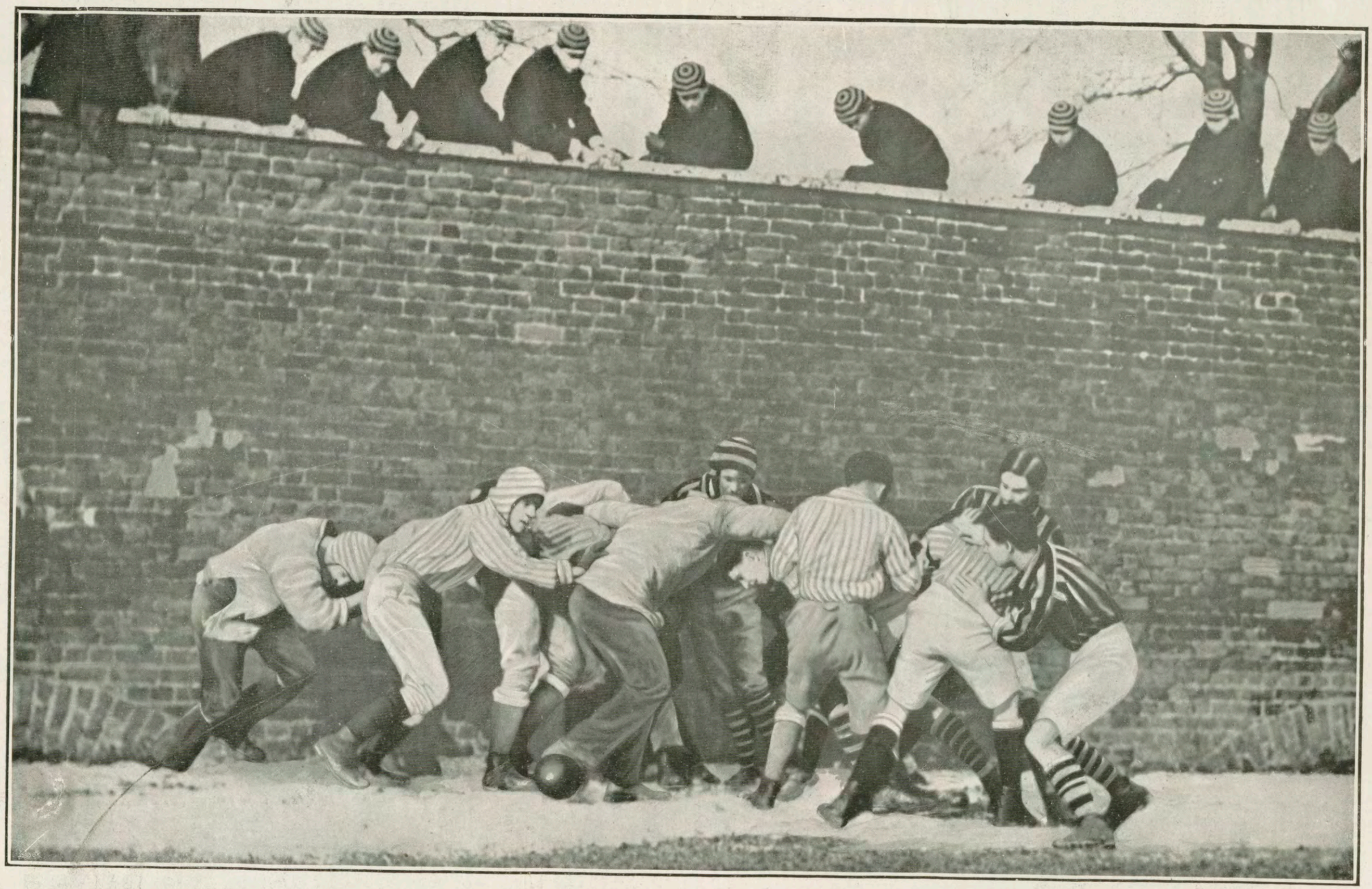
LE CARNET DU SPORTSMAN

M. Henraux vient de faire paraître un album illustré, destiné à tous les sportsmen. Aéronautes, joueurs de golf, de tennis, de polo, amateurs de chasse à tir, à courre, de yachting, du bridge, etc., tous y trouveront ce qui peut les intéresser.

M. Siefert, gentleman allemand, rentrant au pesage, après sa chute avec Silesia, dans le Prix Richard Hennessy.

La Vie au Grand Air

LA BALLE AU MUR

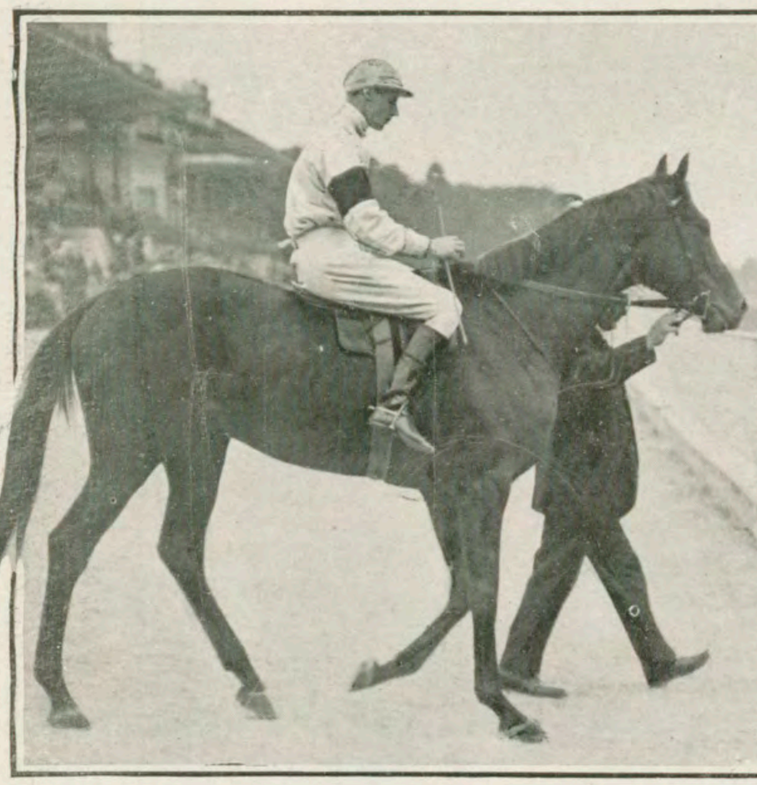


UN MATCH ORIGINAL EN ANGLETERRE, ENTRE COLLEGERS ET OPPIDANS

Depuis 1841, chaque année se dispute un match curieux entre les élèves de deux des principaux collèges d'Eton (Angleterre), les Collegers et les Oppidans. Cette rencontre provoque toujours un enthousiasme profond dans la région, tant pour l'originalité de ce sport que pour l'amicale rivalité qui sépare les clubs. Cette année, ce sont les Collegers qui ont remporté la victoire à ce jeu, qui tient beaucoup du football, mais dans lequel les buts seraient remplacés par un mur. Jusqu'ici le palmarès a enregistré 25 victoires des Oppidans, 21 des Collegers, et 21 matches nuls.

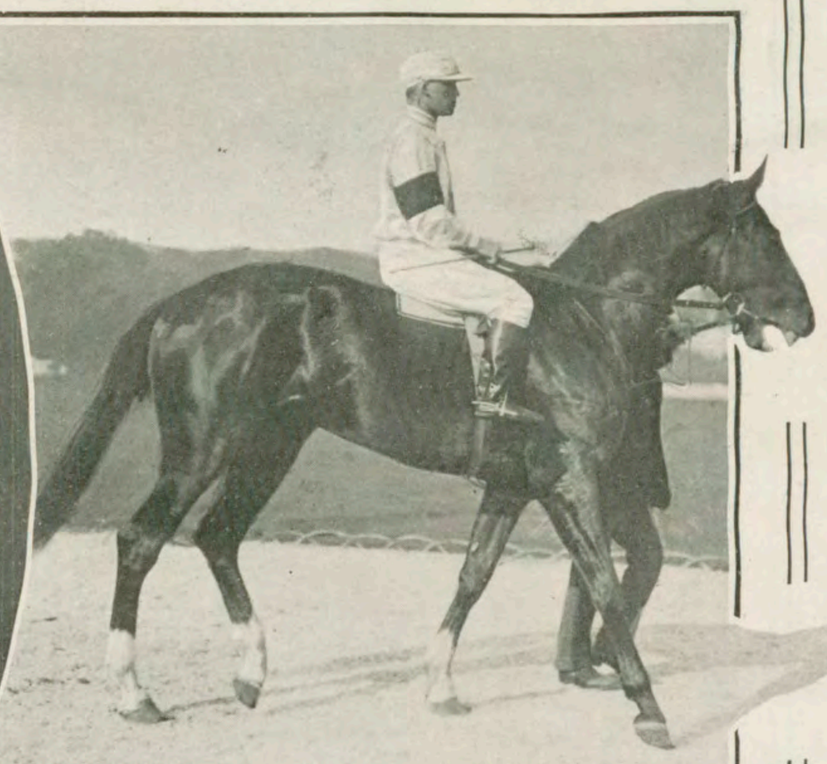
LES PROPRIÉTAIRES GAGNANTS EN 1908

Par RENÉ RIONDET



Le premier des propriétaires

Comme l'an dernier, M. W.-K. Vanderbilt arrive en tête sur la liste des propriétaires gagnants, avec 1.314.077 francs. Ses



et les deux premiers chevaux.

deux chevaux, Northeast et Sea Sick, prennent les deux premières places, gagnant 406.915 et 339.850 francs.

Comme en 1906, c'est M. W.-K. Vanderbilt qui occupe la première place sur la liste des propriétaires gagnants ; ces deux saisons présentent d'ailleurs d'autres analogies, au point de vue des succès de la casaque blanche à brassards noirs. C'est ainsi qu'il y a deux ans, au mois de mars, tous les sportsmen plaignaient M. Vanderbilt de posséder, en Prestige, un crack dépourvu des grands engagements ; les condoléances s'accrurent lorsque, deux mois plus tard, le même Prestige dut être retiré de l'entrainement. Mais Maintenon était là, qui suppléa son camarade d'écurie en raflant toutes les grandes épreuves, sauf le Grand Prix. Cette année, le même fait s'est passé : Sea Sick était, dès le début de la saison, le candidat en vue ; après sa demi-victoire du Jockey-Club, il va disputer le Derby d'Epsom, dans

Propriétaires	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
MM. W.-K. Vanderbilt. . . .	10.000	»	136.358	265.696	279.338	286.249	428.278	1.229.900	328.635	1.314.077
Edmond Blanc	199.316	238.175	581.016	267.456	1.137.450	1.631.678	1.469.009	491.441	317.800	716.370
E. Veil-Picard.	159.489	67.975	105.108	108.892	98.343	151.921	428.838	270.376	352.456	501.648
Comte Le Marois. . . .	10.612	»	21.487	24.215	32.155	163.888	283.618	112.214	180 372	412.420
J. Lieux	14.250	117.562	326.006	146.747	199.061	329.185	481.052	610.731	580.496	350.497
M. Caillault.	887.360	282.790	579.093	707·091	395.069	589.595	436.178	536.095	627.749	299.441
Camille Blanc	108.584	115.514	132.539	415.816	66.512	35.645	40.655	28.234	103.317	252.818
Michel Ephrussi	»	»	»	42.502	53.285	168.157	755.089	83.136	219.971	244.014
Baron de Nexon	48.455	141.211	135.078	156.267	152.249	195.877	123.225	101.756	146.405	207.611
Vicomte d'Harcourt. . .	182.194	329.505	377.873	389.906	228.171	225.116	168.423	25.971	103.279	200.235

Tableau comparatif des sommes gagnées, pendant les 10 dernières années, par les 10 propriétaires qui, pour 1908, se classent en tête de la liste.

M. Edmond Blanc et Médéah.

La casaque orange toque bleue arrive 2e, avec 716.370 fr., et son meilleur représentant, Médéah, 5e, avec 225.500 francs.

Biniou et ses co-propriétaires.

M. E. Veil Picard, 3e, et M. Wisocki, co-propriétaires de Biniou.

Grill Room et M. Camille Blanc.

Le fils de Le Hardy 9e avec 129.295 fr. fait à lui seul plus de la moitié du gain de son propriétaire, classé 7e, 252.818 fr.

Le comte le Marois et Sauge Pourprée.

L'excellente pouliche est 3e sur la liste des chevaux gagnants, avec 279.240 fr. Son propriétaire, le comte le Marois n'arrive que 4e avec 412.420 francs.

lequel il récolte des atteintes le mettant dans l'impossibilité de courir le Grand Prix. Mais Northeast était là, qui remporta ce trophée, l'un des rares fleurons qui manquât encore à la couronne sportive de M. Vanderbilt. On peut même croire que si Northeast n'avait pas été là, c'est peut-être bien Gambaiseuil qui aurait gagné. La veine de l'écurie était telle qu'elle se communiquait à ceux qui s'en approchaient: son premier jockey, Bellhouse, étant tombé malade (celui-ci eut tout au moins la chance de s'en tirer sans mal), il fallut lui chercher un remplaçant ; on s'adressa à J. Childs, qui ne comptait que 7 victoires en 1906 et 9 en 1907 ; du jour où il monta pour l'écurie fameuse, ce jockey, dont la qualité indéniable n'existait pourtant qu'à l'état latent, commença à se couvrir de gloire, remportant le Grand Prix et se classant sixième sur la liste des jockeys gagnants, avec 74 victoires.

Bien que j'aie fait allusion à la veine, je n'ai nullement l'idée de prétendre que cet élément soit le principal artisan des succès de la casaque blanche à brassards noirs. M. W.-K. Vanderbilt, au contraire, est un des sportsmen qui s'imposent les plus grands et les plus intelligents sacrifices en faveur du sport. Il est naturel que ses efforts soient récompensés.

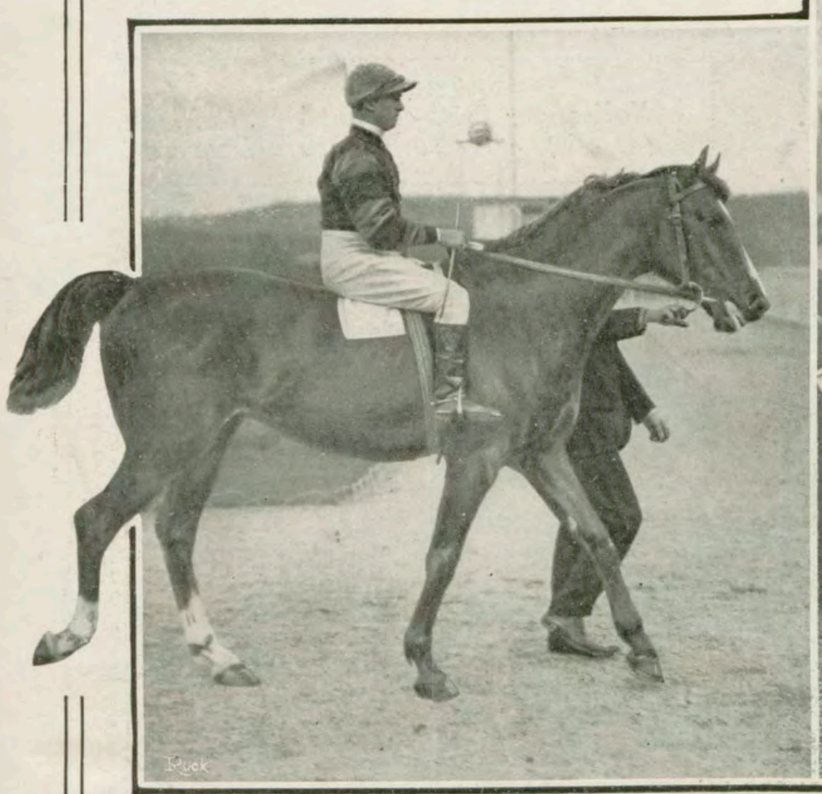
M. Edmond Blanc vient au second rang : Médéah a sauvé l'honneur de l'écurie dans les events classiques, en remportant le Prix de Diane et le Royal Oak ; mais les plus sérieuses recrues semblent être parmi les jeunes : Fils du Vent, avec 94.800, et Azalée, avec 78.100, sont, de loin, les plus gros gagnants de deux ans.

Les propriétaires qui suivent comptent chacun dans leur écurie un héros. Ce sont M. E. Veil Picard, avec Biniou; le comte Le Marois, avec Sauge Pourprée ; M. J. Lieux, avec Moulins la Marche ; M. Caillault, avec Roi Hérode ; M. Camille Blanc, avec Grill Room ; le baron de Nexon, avec Weber II, et le vicomte d'Harcourt, avec Holbein.

René Riondet.

Quelques gros gagnants

MM. Lieux, Caillault et Michel Ephrussi.

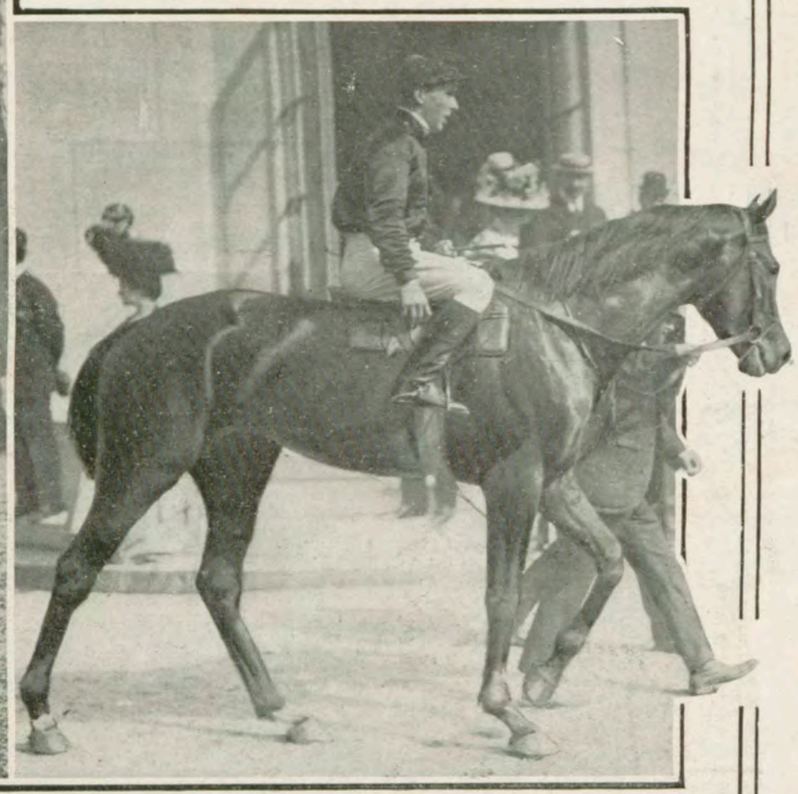


Quintette.

Le dead-heater du Derby est sixième avec 178.900 francs.

Monitor.

Le cheval de M. Maurice Ephrussi, septième avec 134.265 francs.



Holbein.

Le vicomte d'Harcourt remporte avec ce seul poulain 131.550 francs.

AUTOUR DES COURSES

par BOIARD

Auteuil a clos ses portes ; deux jours après, Vincennes a inauguré la saison du trotting d'hiver ; et trois jours après Pau a commencé son premier meeting

Le prix Regalia. (Steeple-chase, 4.000 francs. 3.100 mètres, Auteuil, 15 décembre.)

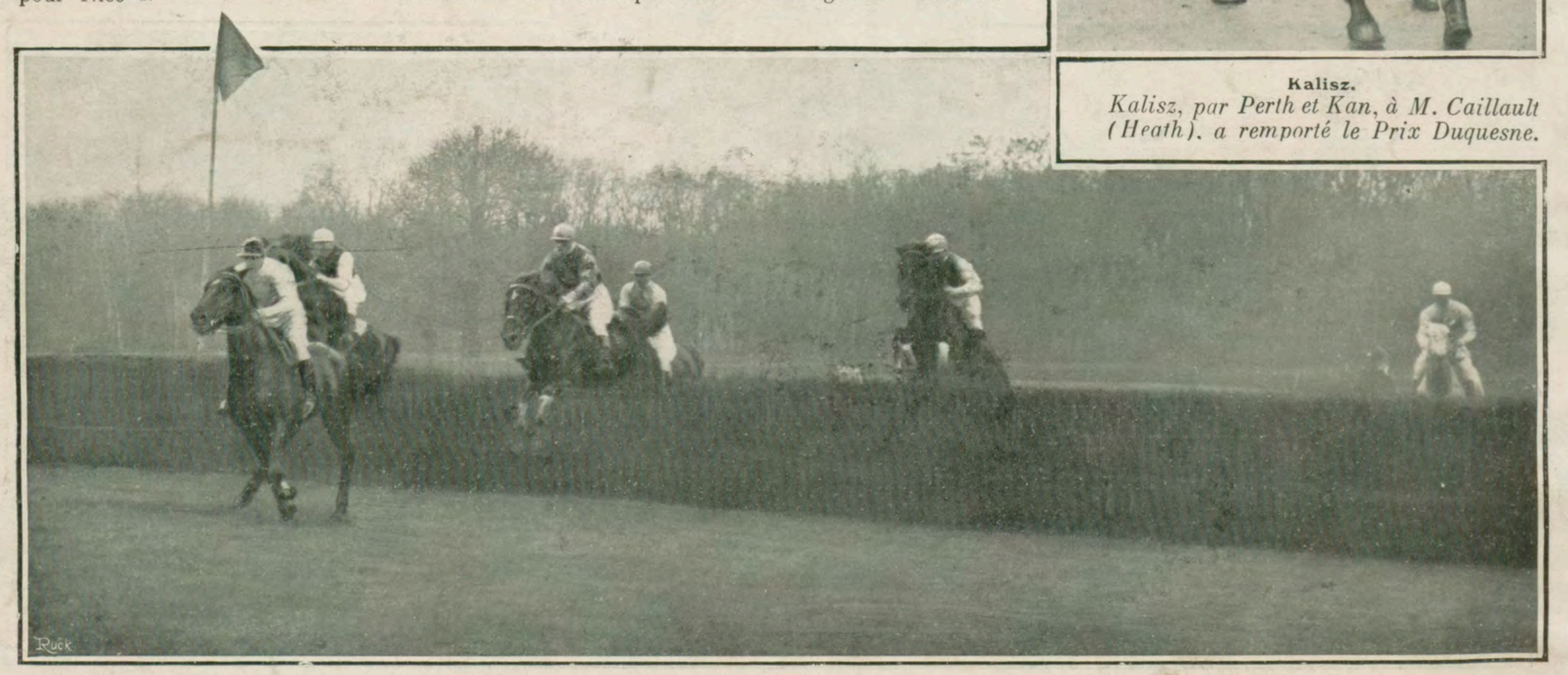
Jungfrau ayant culbuté à la rivière du huit, la course n'a été qu'un match, entre Satinette et Cayroulet, qui s'est dénoué par la victoire de la première.

De la dernière réunion d'Auteuil, il suffit de retenir la victoire facile de Kalisz, dans le Prix Duquesne : les adversaires qu'il a précédés en la circonstance étaient suffisamment redoutables, puisqu'ils comprenaient Chanoine, Charmoy et Souvigny, tous trois récents vainqueurs, et, malgré le train soutenu assuré par Chanoine, Kalisz s'est acquitté de sa tâche d'une façon remarquable, si l'on songe surtout qu'il accomplissait là, son troisième parcours de haies.

La saison d'obstacles est donc terminée pour la région parisienne; et cela, malgré la pétition des propriétaires, qui émettaient le désir de courir jusqu'au 31 décembre. Cette prolongation offrirait d'ailleurs maints inconvénients : elle supprimerait virtuellement le premier meeting de Pau, elle désorganiserait les réunions de trot de la Société du demi-sang, enfin, elle ferait ressortir de façon encore plus flagrante le trouble causé par les grands handicaps de Nice. En effet, déjà, lorsqu'il s'agit de se voir attribuer un poids par le handicapeur dans des épreuves dont l'allocation atteint 50.000 et 100.000 francs, les concurrents n'ont pas grande ardeur pour courir leur forme exacte ; à plus forte raison, lorsque après le 15 Décembre, date de la publication des poids, la moindre victoire entraîne comme conséquence une surcharge de 3 à 7 kilos, on comprend que l'ardeur des concurrents diminue encore. On le sait si bien que, si l'on voit, vers la fin de la saison, un cheval effectuer tranquillement son parcours derrière les autres, chacun se dit : « Il court pour Nice ». C'est là l'inconvénient des handicaps à allocation exagérée. BOIARD.

Kalisz.

Kalisz, par Perth et Kan, à M. Caillault (Heath), a remporté le Prix Duquesne.



Le Prix Duquesne. (Haies, 1.000 francs, 3.100 mètres. Auteuil, 15 décembre.)

La course, qui a présenté un intérêt sérieux et continu, réunissait les principaux spécialistes. Les quatre ans ont pris les deux premières places. C'est sur le plat seulement que Kalisz a pu s'assurer l'avantage sur Chanoine.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. H.-L. MOTTI — *Le Gérant :* CAMILLE LECESTRE.